TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
28 JUL 1972
MADRAS

தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவை.

செவ்வாய்க்கிழமை, 1972 மார்ச் 28.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவை தலைவர், திரு. கே. ஏ. மதியழகன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

Strike by Plantation Workers

* 4 S. N. Q.—THIRU K. T. K. THANGAMANI : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state—

(a) whether one lakh plantation workers in the Nilgiris and Anamalais propose to go on strike;

(b) if so, what are their demands; and

(c) what steps have been taken to meet their demands?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : (அ) ஆம்.

(இ) ஊதியங்கள், ஊதியக்கொடை, பணிக்கொடை, பணியில் நிரந்தரமாக்குதல், விடுமுறை நாட்களுக்கு ஊதியங்கள், தேநீர், விறகு ஆகியவற்றை இலவசமாக வழங்குதல், ஊதியங்களுடன் கூடிய விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள், வாழ்க்கைப்படி, ஊக்கத் தொகை, மழைக்கோட்டு வழங்குதல், வீட்டு வசதிகள், மற்றும் ஏனைய சில கோரிக்கைகளை தொழிலாளர்கள் விடுத்தனர்.

(உ) கோயம்புத்தூர் தொழிலாளர் நலத் துணை ஆணையாளர், இத்தகராறை இணக்கமாகத் தீர்ப்பதற்கென தகராறுக்குத் தொடர்புடைய தரப்பினருடன் பலமுறை பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தினர். மேற்கொண்டும் இன்று (28—3—72) பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்துவருகின்றன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : ஆனமலையில் இருக்கக்கூடிய ஏ.ஐ.டி.யு.சி-யும் நீலகிரியில் இருக்கக்கூடிய ஐ.என்.டி.யு.சி-யும் தொழிலாளிகள் மத்தியில் பெருவாரியாக அங்கம் வகிக்கக்கூடிய

சங்கங்களாக இருக்கின்றன. ஆகவே, எந்த ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டாலுங்கூட அந்த இரு சங்கங்களைக் கலந்தே எடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு அரசு டெபுடி லேபர் கமிஷனருக்கு ஆணையிடுமா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன அந்த யோசனையும் டெபுடி லேபர் கமிஷனருக்குத் தெரிவிக்கப்படும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : குறிப்பாக, தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளிகள் தங்களுடைய கோரிக்கைகளை வலியுறுத்துகின்ற போது ஏதாவது போனஸ் கட்டம் வந்தவுடனே, போனஸ் ஒப்பந்தம் மட்டும் ஏற்பட்டுவிடுகிறது. அதை எல்லோரும் ஏற்றுக் கொண்டாலுங்கூட, மீண்டும் இதேமாதிரியாக ஊதியப் பிரச்சினை யெல்லாம் வருகிறது. ஆகவே, இந்த முறை முடிந்தால் அங்கு மத்தியில் இருக்கக்கூடிய லேபர் கமிஷனர் போன்றவர்களுக்கு அதிக அதிகாரம் கொடுத்து அனுப்பி அதை செட்டில் செய்வதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : இன்றையதினம் நடைபெறும் பேச்சுவார்த்தை சுமுகமாக முடியாவிட்டால் அடுத்து லேபர் கமிஷனர் மூலமாகப் பேச்சு வார்த்தை நடத்தப்படும்.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : முக்கியமான கோரிக்கைகளில் ஒன்று, ஓவர்டைம் வேலைசெய்தால் கிலோ ஒன்றுக்கு ஆறணா கொடுக்கவேண்டும் என்பதாகும். ஆனால், இப்பொழுது இரண்டரையணாதான் கொடுக்கப்படுகிறது. பக்கத்திலுள்ள கேரள மாநிலத்தில் கிலோ ஒன்றுக்கு ஒன்பதணா கொடுக்கப்படுவதால், நாம் ஆறணா வீதம் கொடுப்பது நியாயமாக இருக்குமாதலால் அதை அமலாக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : பேச்சுவார்த்தையின் போது இவையெல்லாம் நினைவில் வைத்து ஆவன செய்யப்படும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இந்தக் கோரிக்கைகள் அனைத்தும் தமிழ் நாடு ப்ளாண்டேஷன் லேபர் அட்வைசரி போர்டில் முடிவு செய்யப்பட்டவைகளாகும். இவற்றை நிர்வாகிகள் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. ஆகவே, மீண்டும் நிர்வாகிகள் இவற்றை மீறுவது என்றால், அரசாங்கம் அவர்கள்மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கும் ?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : முதலாளிகள் மீறினால் அப்பொழுது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதைப்பற்றி அரசு கவனிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 739, 740 ஆகிய எண்கள் உள்ள இரு வினாக்களும் ஒன்றாக எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

Youth Corps.

* 739 *Q.*—THIRU K. T. K. THANGAMANI : THIRU N. KITTAPPA : THIRU K. KALIMUTHU : } Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) whether the Youth Corps proposed by the Government has been formed; and

(*b*) if so, the number of educated youths appointed as on this date district-wise?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (அ) ஆம்.

(இ)	நியமன உத்தரவு அனுப்பப்பட்டவர்கள்.	பயிற்சியில் சேர்ந்தவர்கள்.
ஆண் தொண்டர்கள்	1,800	1,643
பெண் தொண்டர்கள்	200	193
மொத்தம்	2,000	1,836

மாவட்டவாரி ஒதுக்கீடு

மாவட்டங்கள்.	ஆண்.	பெண்.
சென்னை	156	30
செங்கற்பட்டு	95	10
தென்னாற்காடு	95	10
வட ஆர்க்காடு	95	10
மதுரை	190	20
திருச்சிராப்பள்ளி	190	20

[1972 மார்ச் 28

மாவட்டங்கள்—தொடர்ச்சி	ஆண்	பெண்
கோயம்புத்தூர்	135	20
சேலம்	140	15
திருநெல்வேலி	98	10
கன்னியாகுமரி	104	10
நீலகிரி	71	8
தஞ்சாவூர்	190	20
தர்மபுரி	83	7
இராமநாதபுரம்	108	10
மொத்தம்		

*740 வினா—திரு. பி. எஸ். மணியன் : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

இளைஞர் அணியில் தற்போது பயிற்சி பெற்று வரும் ஆண்கள் எத்தனை பேர்? பெண்கள் எத்தனை பேர்?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: நியமன உத்தரவு அனுப்பப்பட்ட 1,800 இளைஞர் அணி ஆண் தொண்டர்களில் கிராம விஸ்தரிப்பு நிலையங்களில் 1,643 ஆண் தொண்டர்கள் பயிற்சியினை முடித்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வட்டாரங்களுக்கு ஆக்கபூர்வமான சமூகத் தொண்டாற்ற அனுப்பப்பட்டுள்ளனர்.

நியமன உத்தரவு அனுப்பப்பட்ட 200 இளைஞர் அணி பெண் தொண்டர்களில் 193 தொண்டர்கள், சென்னை சமூக பள்ளியில் சேர்ந்து பயிற்சி முடித்து, அரசு மற்றும் தனியார் துறை நிலையங்களுக்கு சமூகத் தொண்டாற்ற அனுப்பப்பட்டுள்ளனர்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தப் பெண் தொண்டர்கள் எல்லாருமே சென்னையில்தான் பயிற்சி பெற்றார்கள் என்று அறிகிறேன். அவர்களை அந்தந்த மாவட்டத்தில் அவர்களுக்குச் சௌகரியமான இடத்திலேயே மாற்றி, பணி கொடுப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : பெண் தொண்டர்களைப் பரவலாகக் கிராமப் பகுதிகளுக்கு அனுப்புவது உசிதம் இல்லை என்ற காரணத்தினால் பெண் தொண்டர்கள், அரசு மற்றும் தனியார் மருத்துவ மனைகள், கண்ணிழந்தோர் பள்ளிகள், செவிடர் பள்ளிகள், தொழுநோய் தடுப்பு நிலையங்கள் ஆகிய இடங்களுக்குப் பணி புரிய அனுப்பப்படுகிறார்கள். மாவட்ட அளவில் பரவலாக அனுப்பப்படுகிறார்கள்.

* * *

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, இளைஞர் அணி, இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே முதலாவதாக நமது தமிழக அரசின் முதலமைச்சர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டு, மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுகொண்டு வருகிறது. இந்த அணிக்கு மத்திய அரசு மானியம் ஏதேனும் வழங்குகிறதா? இல்லையென்றால், கேட்டுப் பெறுவதற்கு நமது அரசு முயற்சி ஏதேனும் மேற்கொண்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: மத்திய அரசு இதுவரையில் எந்த மானியமும் வழங்கவில்லை. உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுவதைப்போல், மாநில அரசு மத்திய அரசை இந்த இளைஞர் அணியின் செலவுக்காத் தொகை கேட்டிருக்கிறது. வேலைவாய்ப்புத் திட்டங்களுக்காக மத்திய அரசு 25 கோடி ரூபாய் அளவுக்குப் பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறது. அதில் இரண்டரைக் கோடி ரூபாய் அளவுக்கு இதுபோன்ற காரியங்களுக்கு, குறிப்பாக இளைஞர் அணி போன்றவைகளுக்குத் தேவை என்று மாநில அரசு மத்திய அரசைக் கேட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது மத்திய அரசின் செலவில் இது நடைபெறவில்லை. மாநில அரசே முழுப் பொறுப்பையும் ஏற்றுக்கொண்டு இளைஞர் அணியை நடத்துகிறது. இதனால் ஆண்டொன்றுக்குக் கிட்டத்தட்ட அறுபது லட்ச ரூபாய் மாநில அரசுக்குச் செலவாகிறது.

திரு. கா. காளிமுத்து : இளைஞர் அணி மேலும் விரிவுபடுத்தப் படுமா என்பதையும் இரண்டு திங்களுக்கு ஒரு முறையாவது அவர்களை ஒன்றாகக் கூட்டி அரசின் கொள்கைகளை அவர்களுக்கு விளக்கிக் கூறுவதோடு, இராணுவக் கட்டுக்கோப்பினை உருவாக்கி, துப்பாக்கிப் பயிற்சி அளிப்பதற்கு அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா ?

[1972 மார்ச் 28

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: இவர்கள் கிராமப் புறத்தில் சமுதாயப் பணியை நிறைவேற்றுவதற்காக இப்பொழுது தங்களுடைய தொண்டினை ஆற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, முதியோர் கல்வித் திட்டம், கிராமங்களில் சுற்றுப்புறச் சுகாதாரம், கிராம இளைஞர் சங்கங்களை ஏற்படுத்துதல், தீண்டாமை உட்பட சமூக அநீதிகளை எதிர்த்துப் பிரச்சாரம் செய்தல், நவீன அறிவியல் நோக்குடன் வேளாண்மை மற்றும் பல பிரச்சினைகளை அணுகுதல் ஆகியவை போன்ற பணிகளில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். இதை மேலும் விரிவாக்குவதற்கான திட்டம் அரசினிடத்தில் இருக்கிறதென்றாலும், நிதி நிலைக்கு ஏற்றவாறு அது விரிவாக்கப்படும்.

திரு. பி. எஸ். மணியன் : இந்த அணிக்கு 'இளைஞர் அணி' என்று பெயர் இருப்பதால், எந்த வயதுவரையுள்ளவர்கள் இந்த அணியில் பணியாற்றலாம் என்பதை அரசு அறிவிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: இதிலே பட்டதாரிகளாக இருப்பவர்கள், வேறு வேலைகள் கிடைத்து அந்த வேலைகளுக்குச் செல்லக்கூடிய சூழ்நிலையில் இப்போதே அவர்கள் அந்த வேலைகளுக்குச் சென்றுவிடுகிறார்கள். அதுவரையில் இந்த அணியில் இருக்கலாம். பட்டதாரிகளாக இருந்து வேலை எதும் இல்லாமலிருப்பவர்கள் முதலில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். அவர்களுடைய பணி இரண்டாண்டுக் காலம் என்று இப்பொழுது வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை சற்று நீட்டித்து மேலும் இதிலே இன்னும் ஆயிரம் பேர், இரண்டாயிரம் பேர் இந்த ஆண்டு இணைத்துக்கொள்வதற்கும் சில திட்டங்கள் இருக்கின்றன. அவை பரிசீலனையில் இருக்கின்றன. இதிலே வயது ஒன்றும் குறிப்பிட்டு வரையறுத்துச் சொல்ல இயலாது. நான் சொன்ன விளக்கங்களே அதற்குப் போதுமானதாகும்.

திரு. என். இராஜாங்கம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அணி தொடர்ந்து நடைபெறவும், பயிற்சி பெறவும் வாய்ப்பு இருக்கிறதா ? ஆண்கள் பட்டதாரிகளாக உள்ளவர்கள் இதிலே இருக்கிறார்கள் என்றாலும் பெண்கள் பட்டதாரி ஆகாமல் இருந்து பி.யு.சி. அல்லது எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தகுதியுள்ளவர்களாக இருந்தால் அவர்களையும், நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற தகுதியைக் குறைத்து, அதிலே சேர்த்துக்கொள்வதற்கு திட்டமுண்டா ?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அவர்களுக்கு தனித் தனியாகத் திட்டங்கள் இருக்கலாம். பட்டதாரிகள், தொழில் நுட்பத் தகுதியுள்ள பட்டதாரிகளுக்குத்தான் நிர்ணயிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : இந்த இளைஞர் அணியில் இருப்பவர்களுக்கு என்ன என்ன அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கவேண்டுமென்று விதிமுறைகள் இருக்கிறதா? இருந்தால் எவ்வளவு என்று கூற முடியுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அவர்கள் படித் திருப்பதால் சம்பளம் என்று நாம் எதையும் நிர்ணயிக்கவில்லை. மாதம் ஒன்றுக்கு அவர்கள் ஆற்றுகின்ற பணிச் செலவுகளுக்கு என 175 ரூபாய் மதிப்பு ஊதியம் தரப்படுகிறது.

Post of Deputy Inspector-General of Police

* 741 Q.—THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to appoint a Deputy Inspector-General of Police (Services); and

(b) if so, the details of the same?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (அ), (இ) காவல்துறை ஆணைக்குழுவின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் 1—9—71 முதற் கொண்டு காவல்துறை இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரல் அலுவலகத்தில் ரூ. 1,600–100–2,000 சம்பள விதத்தில், காவல்துறை துணை இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரல் (பணிகள்) முன்னரே நியமிக்கப் பட்டுள்ளார். அவரிடம் கீழ்க்கண்ட பணிகள் ஒப்படைக்கப் பட்டுள்ளன :

(a) சீரமைப்புச் செயற்குறிப்புகள், ஆட்படை ஊற்றத் திட்டம்.

(b) தற்போதுள்ள பணி விதிகளில் மாற்றம், புதுப்பணி விதிகள் வகுத்தல்.

(c) புதிய தொழில் நுட்ப உத்திகளைப் பயன்படுத்துதல்.

(d) காவல்துறை கணிப்புப் பொறிப் (Computer) பிரிவு.

(*e*) ஊர்க்காவல் படையும், சிவில் பாதுகாப்பும்.

(*f*) காவல்துறை ஆராய்ச்சி நிலையம்.

காவல்துறை துணை இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரல் (பணிகள்) பதவிப் பெயர் தற்பொழுது காவல்துறை துணை இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரல் (திட்டமிடுதல், ஒருங்கிணைப்பு) என மாற்றி அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : சார், இப்பொழுது சமீபத்திலே தான் மதுரை கார்ப்பரேஷன் ஆயிற்று. இந்த டி.ஐ.ஜி. அதற்குப் பொறுப்பாக இருப்பார்களா? அல்லது தனியாக கமிஷனர் போடப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அதைப்பற்றிய சில யோசனைகள் அரசுக்கு வந்திருக்கின்றன. அவைகளைப்பற்றி அரசு சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டிலே இப்பொழுதிருக்கின்ற டி.ஐ.ஜி.-க்கள் எத்தனை பேர்கள்? மேலும் அவர்களுடைய எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தும் உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : டி.ஐ.ஜி.-க்கள் 11 பேர்களும், அடிஷனல் ஐ.ஜி. ஒருவரும் ஆக இருக்கிறார்கள்.

Regional Public Relations Officers

* 742 *Q*.—THIRU J. JAMES : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) whether it is a fact that Regional Public Relations Officers were appointed;

(*b*) what is the (i) minimum qualification prescribed, (ii) pay fixed and (iii) their service condition;

(*c*) whether they were appointed through Public Service Commission; and

(*d*) if not, the reasons therefor?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (அ) ஆம்.

(இ) (1) அதற்கென அமைந்த விதிகள் (ad hoc rules) இன்னும் அமைக்கப்படாததால் குறைந்த அளவுக் கல்வித் தகுதி குறிக்கப்படவில்லை.

(2) சம்பள விகிதம் ரூ. 550—25—600—35—950.

(3) அதற்கென அமைந்த விதிகள் (ad hoc rules) இன்னும் அமைக்கப்படவில்லை.

(உ) இல்லை.

(எ) இது முற்றிலும் தொழில் நுட்பமான ஒரு வேலை. இது கொள்கையளவிலும் செயலளவிலும் பரந்த செய்முறையாக மக்கள் தொடர்பு, செய்தி, தகவல் தொடர்பு மற்றும் இதுபோன்ற சில நுட்பமான துறைகளைச் சார்ந்தமையால் பணியாளர் தேர்வுக் கழகம் மூலமாக பொருத்தமான நபர்கள் பெறுவது எளிதன்று.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, முதலமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும்பொழுது குறைந்தபட்ச சம்பளம் 500 ரூபாய் என்று கூறினார்கள். விதிமுறைகளும் அதற்கு வகுக்கப்படவில்லை என்று கூறினார்கள். இவ்வளவு மிக அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுக்கக்கூடிய வேலைவாய்ப்பைப் பொறுத்து விதிமுறைகள் இல்லாதமுறையிலே நியமனம் செய்யவேண்டிய அவசியம் என்ன? அவர்கள் ஆற்ற வேண்டிய பணிகள் என்ன என்ன? அவர்கள் அரசியல் நோக்கத்தோடு நியமிக்கப்பட்டதாகச் சொல்லப்படுகிறதே அது உண்மையா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : பணிகள் என்ன என்ன என்பதை மூலக்கேள்விக்குப் பதில் சொல்லும்பொழுது சொல்லியிருக்கிறேன். 'விதிகள் இன்னும் அமைக்கப்படவில்லை' என்றுதான் சொன்னேன். ஆகவே விதிகள் அமைக்கப்படவே படாது என்று சொல்லவில்லை. அரசியல் நோக்கத்தோடு நியமிக்கப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். இது புதிதல்ல, ஏற்கனவே இருந்து வருகின்ற பதவிகள்தான். காங்கிரஸ் ஆட்சியிலே அரசியல் கட்சிக்காரர்களுக்கு எத்தனை பேர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற பெரிய பட்டியலே என்னிடத்திலே இருக்கிறது, வேண்டுமானால் படித்துக் காட்டுகிறேன்.

[1972 மார்ச் 28

திரு. நா. வீராசாமி : இப்பொழுது நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்ற ரீஜனல் பப்ளிக் ரிலேஷன்ஸ் ஆபீசர்ஸ் பி.ஏ. படித்தவர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். 1967-க்கு முன்னாலே எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்கள் கூட நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல் கட்சிப் பற்றுள்ளவர்களையும், அரசாங்கத்தின் கொள்கைகளை மக்களின் மத்தியிலே பிரச்சாரம் செய்கிறவர்களையும், நல்ல திட்டங்களைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்கிறவர்களையும் அவர்களுடைய கல்வியின் தரம் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. பெயிலாகியிருந்தால்கூட அவர்களையும் நியமிப்பதற்கு அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களுடைய கேள்விக்குக் கூறிய பதிலில் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். அந்தப் பதிலுக்கு அனுசரணையாக திரு. வீராசாமி அவர்களுடைய கேள்வி அமைந்திருக்கிறது, மகிழ்கிறேன்.

திரு. கே. கந்தசாமி : பொதுஜனத்தொடர்பு அதிகாரிகள் படித்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் அரசாங்கத்தின் திட்டங்கள்பற்றியும், எதிர்காலத் திட்டங்கள்பற்றியும் மக்களுக்குச் சரியாகப் பரப்பவில்லை என்பது என்னுடைய கருத்து. நல்ல முறையிலே அவற்றைப் பரப்புவதற்கு அவர்கள் ஆங்காங்குள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்களோடு தக்கமுறையிலே தொடர்பு கொண்டால் நல்ல ஆலோசனைகளைக் கூறமுடியும். எனவே அவ்வாறு செய்வதற்கு மாண்புமிகு டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : உறுப்பினர் அவர்களுடைய இந்த யோசனை ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு மக்கள் தொடர்பு அதிகாரிகள் ஆங்காங்குள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மக்கள் பிரதிநிதிகளுடன் அவ்வப்பொழுது தொடர்புகொள்வதற்கு வழிவகை செய்யப்படும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : அந்த உத்தியோகஸ்தர்கள் டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் கூட்டத்தில் கலந்துகொள்ளவேண்டுமென்று ஏதாவது ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அதுபோல் ஆணை இருப்பதற்கு என்னிடம் விவரம் இல்லை.

1972 மார்ச் 28]

திரு. கா. காளிமுத்து : தற்பொழுது ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் மூலம் பணியாற்றிவருகின்ற இளைஞர் அணியும் அந்த மக்கள் தொடர்பு அதிகாரிகளின் கீழ் கொண்டுவரப்படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தனித்தனியாகத்தான் இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டையும் இணைப்பதோ அல்லது அவர்களை மேற்பார்வைசெய்வதை மேற்கொள்ளச் செய்வதோ இப்பொழுது ஆராயப்படவில்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : அரசுக்கும் மக்களுக்கும் பாலமாக அமைந்திருக்கிற மக்கள் தொடர்பு அதிகாரிகள் எத்தனை பேர்கள் தற்பொழுது அமர்த்தப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எட்டு அதிகாரிகள் அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

Tamil Nadu Raffles

* 743 Q.—THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the number of Raffle tickets sold so far since its inception and the total amount thus collected?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : 1968-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்களிலிருந்து 1972-ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் வரையில் (முதல் குலுக்கலிலிருந்து 25-2-1972-ஆம் நாள் நடைபெற்ற 41-வது குலுக்கல் வரையில்) விற்கப்பட்ட பரிசுச் சீட்டுகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 25,55,35,773 ஆகும். அதன் மூலம் கிடைக்கப்பெற்ற மொத்தத் தொகை (பெரு மொத்தத் தொகை) ரூ. 27,61,85,673 ஆகும்.

திரு. கே. எ. வகாப் : தலைவர் அவர்களே, இப்படிக் கிடைக்கிற தொகைகள் எந்த எந்தத் துறைகளுக்குச் செலவழிக்கப்படுகின்றன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : கல்வி, மருத்துவம் போன்ற பல்வேறு துறைகளுக்குச் செலவழிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. அ. ஆறுமுகம் : தலைவரவர்களே, இந்தப் பரிசுச் சீட்டுகள் எந்த மாவட்டத்தில் அதிகமாக விற்றிருக்கிறது? அதிகமாக விற்ற மாவட்டத்திற்கு சிறப்புப் பரிசு ஏதாவது வழங்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்களுடைய அக்கறையின் அடிப்படையில் இதை ஆராய்ந்து ஆவன செய்யலாம்.

விக்கிரமசிங்கபுரம் ஊராட்சியிலுள்ள கோழிப்பண்ணை

*** 744 வினா—திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் :** மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அம்பாசமுத்திரம் தொகுதி, விக்கிரமசிங்கபுரம் பஞ்சாயத்தில் 1962–63-ல் துவக்கப்பட்ட கோழிப்பண்ணை தற்போது என்ன நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : வட்டார கோழி அமைப்பு ஒன்று 18-6-1963-ல் விக்கிரமசிங்கபுர ஊராட்சியில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. மேற்கண்ட கோழி அமைப்பு 30-11-64-ல் ஊராட்சியால் இயற்றப்பட்ட தீர்மானம் எண் 141-ன்படி 31-12-64 உடன் மூடப்பட்டது. மூடப்பட்ட சமயம் கோழி மற்றும் ஏனைய உபகரணங்கள் ஏலத்தின் மூலம் விற்கப்பட்டன.

திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் : தலைவரவர்களே, இந்தப் பண்ணை பஞ்சாயத்தோ அல்லது பஞ்சாயத்து யூனியன் அனுமதியில்லாமல் ஆரம்பிக்கப்பட்டதா ? அதில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தை சம்பந்தப் பட்டவர்களிடமிருந்து வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று தணிக்கை செய்யப்பட்டதா ? அந்த நஷ்டத்தைத் மீண்டும் தள்ளுபடி செய்ய அரசினரிடம் கேட்கப்பட்டதாக ஏதாவது குறிப்பு வந்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, 18-6-1963-இல் இந்தக் கோழிப்பண்ணை அங்கே வைக்கப்பட்டது. இது ஊராட்சி மன்றத்தின் சார்பாக வைக்கப்பட்டது. அரசு மானியம் கொடுக்கவில்லை. அப்படி வைக்கப்பட்டு 15 பெட்டைகளும், 1 சேவலும் ஆக 16 கோழிகள் முதலிலே சேர்க்கப்பட்டன. பிறகு 2 பெட்டைகள், 1 சேவல் ஆக 3 கோழிகள் சேர்க்கப்பட்டன.

1972 மார்ச் 28]

ஏற்பட்ட செலவினுல் நஷ்டம் அதிகமாகியது. முதலாண்டில் 1,387 ரூபாய் 52 காசு, இரண்டாவது ஆண்டில் 923 ரூபாய் 24 காசு. இலாபம் எதுவும் வரவில்லை, நஷ்டம்தான் ஏற்பட்டது. ஆகவே, 64-வது ஆண்டு ஏலத்தில் விடுவது என்று அதே ஊராட்சி மன்றமே முடிவெடுத்து ஏலம் விடப்பட்டது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், இந்தக் கோழிப்பண்ணைகளை புதிதாக அமைத்து நல்லமுறையிலே சில பண்ணைகள் நடக்கின்றன என்று ஏற்கனவே இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு சொன்னுர்கள். எனவே ஆரம்பித்த கோழிப்பண்ணைகளை மீண்டும் நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, கோழிப்பண்ணை ஆரம்பிக்கும் முறை வளர்ச்சி அடைவதற்காகப் புதிய திட்டங்களை அந்தத் துறையினர் இப்பொழுது மேற்கொண்டு வருகிருர்கள். இது ஊராட்சி மன்றத்தின் சார்பாக, நஷ்டம் ஏற்பட்டதன் காரணமாக அப்பொழுது மூடிவிட்டார்கள். இலாபம் வரும் முறையில் இப்பொழுது புதிய முறைகள் கண்டு பிடிக்கப் படுகின்றன. அந்த முறைகளில் ஊராட்சி மன்றங்கள் வந்தால் அதற்குத் தக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளலாம்.

புதுப்பாலப்பட்டிக்கு ஊராட்சி

*745 வினு—திரு. ந. நாச்சியப்பன்: மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குரும்பக்கவுண்டன் சாகிர் பகுதியைச் சேர்ந்த புதுப்பாலப்பட்டில் ஊராட்சி மன்றம் ஏற்படுத்தக் கோரி அக்கிராம மக்கள் 1965-லிருந்து 1967-68 வரை அரசாங்கத்தை கோரினுர்களா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் மீது அரசு எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

[1972 மார்ச் 28

Residence for Chairmen of local bodies

* 746 Q.—THIRU N. DENNIS : Will the Hon. the Minister for Education and Local Administration be pleased to state—

(a) whether there are proposals under the local bodies to have official residence for their Chairmen; and

(b) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) & (இ) நிலையான மேயர் இல்லம் கட்டுவது பற்றிய கருத்துருவில் ஒரு முடிவு காணும்வரை, சென்னை நகர மேயர் வாடகைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட அதிகாரபூர்வமான தனியார் மாளிகையில் வசிக்கிறார்கள். வேறு உள்ளாட்சி மன்றங்களின் தலைவர் இல்லம் கட்டுவதற்குரிய செயற்குறிப்பு யாதொன்றும் அரசிடம் இல்லை.

THIRU N. DENNIS : For the effective transaction of work such housing scheme would be helpful. So, may I know from the Hon. Minister whether Government will take steps to implement such housing schemes to the Chairmen of Municipal Councils and Panchayat Union Councils?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, பல இடங்களிலே நிதிப்பற்றுக்குறை இருக்கிறது. ஆகவே, நிதி வசதி அதிகமாக இருந்து, இதற்கு வழிவகை செய்ய முடியுமென்ற செயற்குறிப்பு அந்தந்த நகராட்சிமன்றத்தின் மூலம் வந்தால் அரசாங்கம் பரிசீலிக்கலாம். சென்னை மாநகராட்சியைப் பொறுத்த வரையில் மேயருக்கு என்று தனி இல்லம் அவசியம் என்று கருதி இந்த ஆண்டு வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, மாநகராட்சி மன்றமே நிலையான ஒரு கட்டிடம் வேண்டுமென்ற செயற்குறிப்பைப் பரிசீலனை செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன் : தலைவரவர்களே, முன்பு நகர்மன்றத் தலைவர்களாக பெரிய பணக்காரர்கள் வந்துகொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது மிகவும் சாமான்யமானவர்கள், ஏழைகள் வருகிறார்கள். இவர்கள் இருக்கும் வீடுகள் மிகச்சிறிய வீடுகள், பார்க்க வருபவர்களை இவர்கள் பார்ப்பதற்கே கூச்சப்படும் நிலையில் இருக்கிறது ஆகவே நகர்மன்றத் தலைவர்கள் வீட்டுக்குச் சென்றால் அலுவலகத்தில் பார்க்கும்படி கூறிவிடுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த ஏழைகள் நகர்மன்றத் தலைவர்களாக வந்துவிட்ட காரணத்தால்

1972 மார்ச் 28]

நல்ல வீடுகளிலே இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக இந்த அரசு பாதி மானியத் தொகையும், பாதி நகராட்சிமன்றமும் ஏற்று இந்த வீடுகளைக் கட்ட முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, பல ஊராட்சி மன்றங்கள், நகராட்சி மன்றங்களுக்கே இன்னும் சொந்தக் கட்டிடங்கள் அமையவில்லை. அவைகளுக்கு முதலில் கட்டடம் அமைந்து, முக்கியமாக மாறுதலுக்கு ஆளாகும் அதிகாரிகள், அலுவலர்களுக்குக் கட்டடம் வேண்டும். இவை களெல்லாம் நிறைவேறிய பிறகு—நிரந்தரமாகக் குடியிருக்கும் ஏழைகளாக இருந்தாலும் ஏதாவதொரு வீட்டில் குடியிருக்கத் தான் செய்வார்கள்—நகராட்சி மன்றங்களின் நிதிநிலை இடம் தந்தால் அதுபற்றிப் பரிசிலனை செய்யலாம்.

வாலாஜாபேட்டை நகரசபைத் தலைவர்

*747 வினு—திரு. கே. எ. வகாப் : மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக் களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வாலாஜாபேட்டை நகரசபைத் தலைவர் பேரில் 6—1—1972 அன்று நம்பிக்கை இல்லாத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்பட்டதா ?

(இ) ஆம் எனில், கூறப்பட்டுள்ள காரணங்கள் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) 6—1—1972 அன்று வாலாஜாபேட்டை நகரசபையின் கூட்டம் நடைபெற வில்லை.

(இ) நம்பிக்கையில்லை என்ற காரணம் மட்டும்தான் கூறப் பட்டது.

திரு. கே. ஏ. வகாப் : தலைவரவர்களே, அதற்கு பிறகு நம்பிக்கையில்லாத் தீர்மானம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது புதிய தலைவர் தேர்தலை உடனடியாக நடத்த அரசு ஆவன செய்யுமா ?

[1972 மார்ச் 28

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, அதற்கான முயற்சிகள் முறைப்படி மேற்கொள்ளப்படும். சில நாட்களுக்குமுன் அறிவிப்புகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். முறைப்படி அதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

Refresher Course in Engineering College, Guindy

* 748 *Q.*—THIRU N. DENNIS : Will the Hon. the Minister for Education and Local Administration be pleased to state—

(*a*) whether it is a fact that a Refresher Course on Analysis and Design of Prestressed concrete structures is to be given at the Engineering College at Guindy, Madras, about November, 1971; and

(*b*) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) ஆம்.

(இ) முன் இறுக்கப்பட்ட காங்க்ரீட் வடிவங்களை பகுத்து ஆராய்வதற்கும், அவைகளை அமைப்பதற்கும் பொறியியலாளர்களுக்கும், கட்டடக் கலைஞர்களுக்கும் உதவியாக இருக்கும் பொருட்டு நான்கு வார காலம் நடைபெறும் மறுபயிற்சி ஒன்று கிண்டி பொறியியல் கல்லூரியில் 1971 நவம்பர் திங்களில் நடத்தப் பட்டது.

THIRU N. DENNIS : May I know whether persons both from private and public sector attended the course?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, தனியார் துறையிலேயும் 20 நபர்கள் எடுக்கப்பட்டார்கள். தனியார் துறையிலே இருப்பவர்களும் பங்குபெற்று நான்கு வார காலம் பயிற்சி பெற்று தங்கள் அறிவுத் திறனை வளர்த்துக் கொள்ளப் பயன்படுத்திக் கொண்டார்கள்.

பல்லவராயப்பேட்டை கோயிலில் பழைய கல்வெட்டுக்கள்

* 749 வினு—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மாயூரம், பல்லவராயப்பேட்டை கோயிலில் பழைய கல்வெட்டுக்கள் இருப்பது உண்மையா ?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : ஆம்.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, பல்லவராயப் பேட்டை கோயிலில் உள்ள பழைய கல்வெட்டுக்களின் மூலம், அந்தக் கோயிலுக்கு நிறைய சொத்துக்கள் இருந்தன என்று விவரம் அறிந்தவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். அந்தச் சொத்துக்களை இப்போது தனிப்பட்ட பல பேர் அனுபவித்து வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இவற்றைப் பற்றிப் பரிசீலித்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க அரசு ஆவன செய்ய முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : 1924-ம் ஆண்டு அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளபடி அந்தக் கோயிலில் 23 கல்வெட்டுக்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தக் கல்வெட்டுகளில் சில விவரங்கள் காணப்படுகின்றன. குறிக்கப் பட்டுள்ள அரசர்கள் : சோழர், இரண்டாம் இராசராசன் ; ஊர் : இராசாதிராசன்குளத்தூர் ; ஊர்ப் பிரிவு : இராசாதிராசவளநாட்டு திருவிந்தளூர் நாட்டு குளத்தூர் ; கடவுள் பெயர் : இராச ராஜேச்சுரம் உடையார் ; கோயில் : இராசராஜேச்சுரமுடையார் கோயில்.

இக்கோயிலுக்கு நந்தா விளக்கு எரிக்க ஆடு கொடையாகக் கொடுத்ததும், கோயில் பூஜைக்கும் திருவிழாக் காலத்திலும் அன்றாடச் செலவுக்கும் நிலம் கொடையாக அளித்ததையும், சோழ அரசுக்கு ஒருவன் வரி செலுத்தாமையால் அவன் மனைவி, மகன் சொத்துக்களை அரசு எடுத்து விற்று அவற்றை இக்கோயிலுக்கு கொடையாக அளித்ததையும், இராசராஜேச்சுரம் உடையார் கோயிலுக்கு குலுத்தோங்க திருச்சிற்றம்பல உடையான் பெருமாள் நம்பியார் என்ற பல்லவரையர் வழிபாட்டிற்கும், பூஜைக்கும் நந்தவனம் வைக்கவும் கொடையாக நிலம் வழங்கியதையும், மரப்படுகை என்ற அழகிய சதுர்வேதி மங்கலத்தால் பொது ஏலத்தில் (இராசராசப் பெருவில்) வாங்கிய நிலத்தை, இவர்களும் பொது மக்களும் சேர்ந்து ஐம்பது காசுக்கு இராசாதிராச வளநாட்டு, நாங்கூர்நாட்டு நாங்கூர் சபையாரால் இக்கோயில் இறைவன் திருவேட்டை திருநாளில் சோலையில் அமர்ந்திருக்கும் பொழுது படைப்பதற்கு ஊர்கீழ் இறையிலியாக (வரி நீக்கி) அளிக்கப்பட்ட நிலக் கொடையையும் குறிக்கின்றன.

இப்போது பல ஆண்டுகள் இடைவெளி கடந்த பிறகு பல தனிப்பட்டவர்கள் அந்த நிலங்களை அனுபவிக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கலாம். பன்னிரண்டு ஆண்டுகள் ஒருவர் அனுபவித்தாலே அவர்களுக்குச் சொந்தம் என்ற நிலையில், பல நூற்றாண்டுகள் கடந்துபோன பிறகு நாம் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை. இவற்றை எல்லாம் வரலாற்றுக் குறிப்புகள் என்ற அளவுக்குத்தான் நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியும்.

சுப்பிரமணியபுரத்துக்கு உதவிப் பதிவு அலுவலகம்

*750 **வினா—திரு. சி. இராமநாதன் :** மாண்புமிகு தொழிலாளர் நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அறந்தாங்கி வட்டாரத்தில் சுப்பிரமணியபுரம் கிராமத்தில் சப்-ரிஜிஸ்தரார் அலுவலகம் ஒன்று ஏற்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : அறந்தாங்கி வட்டாரத்தில் சுப்பிரமணியபுரம் கிராமத்தில் உதவிப் பதிவாளர் அலுவலகம் ஏற்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் இருக்கிறது.

திரு. சி. இராமநாதன் : அது இந்த ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : அது பற்றித்தான் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. பரிசீலனை முடிந்த பிறகு ஆவன செய்யப்படும்.

திரு. ஏ. எம். டி. நாச்சியப்பன்: திண்டுக்கல் வட்டம், சின்னாளப்பட்டியில் பத்திரப் பதிவு அலுவலகம் இல்லை. அதனால் அந்தப் பகுதி மக்கள் திண்டுக்கல் அல்லது ஆத்தூருக்கு எழெட்டு மைல் தூரம் சென்று பத்திரப் பதிவு செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அங்கு ஒரு பத்திரப் பதிவுக் காரியாலயம் ஏற்படுத்தும் செயற்குறிப்பு இருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன்: நிதி வசதிக்கு ஏற்றபடி கனம் உறுப்பினரின் யோசனையை அரசு பரிசீலனை செய்து நிறைவேற்றும்.

1972 மார்ச் 28]

மீனளத் துறையிலுள்ள அரசிதழ் பதவிகள்.

*751 வினா—திரு. மே. சி. தூயமணி : மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1961-ம் ஆண்டுக்குப் பிறகு நாளது வரையில் மீன் துறையில் எவ்வளவு கெஜட் பதிவுள்ள பதவிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன ?

(இ) இந்த 10 ஆண்டுகளில் அதிகரித்துள்ள வருமானம் எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : (அ) 41 பதவிகள்.

(இ) ரூபாய் 9 லட்சம் (ஏறத்தாழ).

சிறு தொழில்கள் நடத்த அரிசனங்களுக்குக் கடன்

*752 வினா—திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அரிசனங்கள் சிறு தொழில் நடத்த வட்டியில்லாத கடன் வழங்கும்போது சொத்து ஜாமீன் தர கோரப்படுகிறார்களா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : ஆம்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : அரிசனங்களின் பொருளாதாரத்தை உயர்த்துவதற்காகத்தான் இதுபோன்ற வட்டி இல்லாத கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. பொருளுக்கே ஆதாரம் இல்லாத அவர்கள் எங்கிருந்து சொத்து ஜாமீன்களைக் கொடுக்கப் போகிறார்கள் ? ஆகவே, நபர் ஜாமீனை வைத்து அவர்களுக்குக் கடன் கொடுக்க அரசு ஆலோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : 999 ரூபாய்க்குள் கடன் பெறுவதாக இருந்தால் நபர் ஜாமீன்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் பொருள்களை வாங்குவதாக இருந்தால் அந்தப் பொருள்களையே அடமானமாக வைத்து கடன் கொடுக்கப்படுகிறது. அதற்கு மேலும் கடன் வாங்குகிறவர்களுக்கு சொந்த வீட்டுக்காரர்கள் ஜாமீன் கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. எதுவும் இல்லாத ஏழைகளுக்கு நபர் ஜாமீன் மீதுதான் இன்றைக்கே கடன் கொடுக்கப்படுகிறது.

[1972 மார்ச் 28

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : இப்படிக் கொடுக்கப்படுகின்ற கடன் எத்தனை தவணைகளில் திரும்பப் பெறப்படுகின்றது? அரசின் மூலமாகக் கொடுக்கப்படுகின்ற இந்தக் கடன்கள் வெகுவாகத் திரும்பி வருவதில்லை என்று கூறப்படுவது உண்மையா?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : இதைக் கிட்டத் தட்ட 100 மாதத் தவணைகளில் திருப்பிப் பெற வேண்டுமென்ற முறை இருக்கிறது. இந்தக் கடனைக் கொடுத்து இரண்டு ஆண்டுக் காலம் பொறுத்துத்தான் அந்தக் கடனை வசூலிக்குமாறு உத்தர விடப்பட்டிருக்கிறது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் கடன் வாங்கியவர்களிடமிருந்து இந்த ஆண்டு வசூலிக்கத் துவங்கி யிருக்கிறார்கள். திருப்பிக் கட்டவில்லை என்ற புகார் இதுவரை இல்லை. இனி வரலாம், வராமலும் இருக்கலாம். பொறுத்திருந்து தான் பார்க்க வேண்டும்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : அரிசனங்கள் தொழில் செய்து பொருளாதார முன்னேற்றம் அடைய வேண்டுமென்ற நல்ல நோக்கத்தோடு கொண்டுவரப்பட்ட திட்டம் இது. இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் தொழிலுக்காகக் கொடுக்கக்கூடிய தொகை மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அச்சகம் வைக்க ஐயாயிரம் ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள்; ஐயாயிரம் ரூபாயில் ஒன்றும் வாங்க முடியாது. மருந்து ஷாப் வைக்க, பத்தாயிரம் ரூபாய் கொடுக்கி றார்கள். சைக்கிள் ஷாப் கிராமங்களில் வைக்க 500 ரூபாயும், நகரத்தில் ஆயிரம் ரூபாயும் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்தத் தொகை களையெல்லாம் சற்று உயர்த்திக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : இந்தத் தொகைகள் கிராமத்தில் எந்த அளவுக்கு முதலீடு செய்தால் அந்தத் தொழிலை நடத்த முடியும், பட்டணங்களில் எந்த அளவுக்கு முதலீடு செய் தால் அந்தத் தொழிலை நடத்த முடியும் என்று பார்த்து இருவேறு கூறுகளாகப் பிரித்து தரப்படுகிறது. அந்த வகையில் சைக்கிள் கடை பட்டணத்தில் ஏற்படுத்துவதாக இருந்தால் 1,000 ரூபாய் தரப்படுகிறது. 250 ரூபாய் வீதம் மூன்று சைக்கிள்கள் வாங்கிக் கொண்டு மீதித் தொகைக்கு மற்ற சாமான்களை வாங்கிக் கொள்ள லாம். கிராமங்களில் வைப்பதாக இருந்தால் 500 ரூபாய் கொடுக் கிறோம். அவர்கள் இரண்டு சைக்கிள்கள் வாங்கிக் கொண்டால் போதும். அதை ஹயருக்குக் கொடுத்து அதன் மூலம் சம்பாதிக்க முடியும். லேத் பட்டறைக்கு 10,000 ரூபாய் கொடுக்கிறோம்;

1972 மார்ச் 28] [திருமதி சத்தியவாணிமுத்து]

மருந்து ஷாப் வைக்க 10,000 ரூபாய் கொடுக்கிறோம். பிரிண்டிங் பிரஸ் வைக்க 5,000 ரூபாய் கொடுக்கிறோம். காஸ் வெல்டிங்குக்கு 3,000 ரூபாய் கொடுக்கிறோம். டைப்ரைட்டிங் இன்ஸ்டிட்யூட் வைக்க 3,000 ரூபாய் கொடுக்கிறோம். அந்தந்தத் தொழிலுக்கு ஏற்றவாறு கூட்டியும் குறைத்தும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இப்போது பொருள்களாகவே வாங்கிக் கொள்வதாக இருந்தால் அந்தப் பொருளுக்கான பணத்தை அரசு கொடுத்து விட்டு சாமானை வாங்கி பில்லை அவர்களிடம் கொடுத்து விடுகிறோம். அந்த முறையிலும் பொருள்களைப் பெற்று அவர்கள் தொழிலை நடத்து கிறார்கள்.

திரு. எஸ். முருகையன் : அரிசனங்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய வட்டி இல்லாத கடன்களுக்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் எவ்வளவு தொகை ஒதுக்கப்படுகிறது? ஒதுக்கப்பட்ட தொகை அவ்வளவும் அரிசனங்களுக்குக் கடனாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? இல்லை யென்றால் காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : துவக்கத்தில் பத்தாயிரம் ரூபாய் என்று ஒதுக்கப்பட்டது. பிறகு ஒரு லட்சமாகி கடந்த ஆண்டும் இந்த ஆண்டும் பத்து லட்சம் அளவுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பணம் போதவில்லை என்ற குறைதான் இருக்கிறதே தவிர மிச்சம் ஒன்றும் இல்லை. நிறையப் பேருக்குக் கொடுப்பதால் சில பேருக்குப் பணத்தைக் குறைத்துக் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதனால் அரிசன மக்கள் பெரும் பயன் அடைகிறார்கள். இதற்கு இந்த பத்து லட்சத்திற்கும் அதிகமாக தொகை ஒதுக்கும் திட்டமும் இருக்கிறது.

திரு. என். இராஜாங்கம் : இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்ற பணம் மிகவும் குறைவு என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். இதிலே மாவட்டத்திற்கு ஐந்து விண்ணப்பங்களுக்கு மேல் பரிசீலனை செய்து கடன் கொடுக்கக்கூடிய நிலை இல்லை. நூற்றுக்கு ஐந்து பேருக்குத்தான் கிடைக்கிறது. 95 பேருக்குக் கிடைப்ப தில்லை. மாவட்டந்தோறும் நிலைமையை ஆராய்ந்து பரவலாக ஆங்காங்கு 15 பேராவது இந்த உதவியைப் பெறக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டால்தான் நாம் செய்கிற திட்டத்தின் பலன் மக்களுக்குப் புரியும். அந்தந்த மாவட்டத்தில் கலெக்டர், வெல்பேர் ஆபீசர் ஆகியவர்களைக் கொண்டு ஆங்காங்குள்ள நிலையைப் பரிசீலனை

செய்து கடன் கொடுக்க அரசு முன்வருமா? இதிலே சிக்கல் இருந்தால் என்ன சிக்கல் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறு கிறார்களா.

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: மாவட்ட ரீதியாகத் தான் நிதி ஒதுக்கப்பட்டு பலருக்கும் பரவலாகத் தரப்பட வேண்டு மென்ற நோக்கத்தோடுதான் இப்போதும் தரப்பட்டு வருகிறது. விண்ணப்பம் செய்த அத்தனை பேருக்கும் கொடுக்க முடியாது. படிப்படியாகத்தான் அந்தக் குறையை நீக்க முடியும். இந்த ஆண்டு ஒரு மாவட்டத்திற்கு மட்டும் ஒதுக்கப்பட்ட 10 லட்ச ரூபாயையும் கொடுத்து விட்டு அடுத்த ஆண்டு இன்னொரு மாவட் டத்திற்குக் கொடுப்பது என்பதும் சரிவராது. ஒரே மாவட் டத்தில், ஒரே தாலுகாவில் செய்தால் அனைவரையும் திருப்தி செய்யும் நிலை இருக்காது. இதன் பயன் பெரும்பாலும் ஏழைக ளாக இருப்பவர்களுக்குத்தான் போகிறது. சிலர் தொழில் நடத்திப் பழக்கப்பட்டவர்களும் தொழிலுக்காகக் கடன் பெறுகி றார்கள்.

திரு. த. சோனையா: ஹரிஜனங்களுக்கு சிறுதொழில்கள் செய் வதற்குக் கொடுக்கப்படுகிற கடன் ரூ. 500 என்றிருப்பதால் இந்த 500 ரூபாயை வைத்து தொழில் நடத்த முடியாமல் அவர்கள் சொந்தச் செலவிற்கு அது பயன்பட்டு வருகிறது. ஆகவே தொழில் நடத்த வேண்டுமென்றால் குறைந்தபட்சம் இன்றைய சூழ்நிலையில் கிராமங்களில் ஆயிரம் ரூபாயாவது கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: ஷூ மேக்கிங் மெஷினரி தொழிலுக்கு ரூ. 500 தரப்படுகிறது. ஹயர் சைக்கிள் ஷாப், மோட்டார் சைக்கிள் ரிப்பேர் ஷாப் இவற்றிற்கு சென்னையில் ஆயிரம் ரூபாய், தாலுகா ஹெட்குவார்ட்டர்சில் ரூ. 750, கிராமங் களில் ரூ. 500 என்று தரப்படுகிறது. பழக்கடைகள், வெற்றிலை பாக்குக் கடைகள் இவற்றிற்கு சென்னையில் ரூ. 500, கிராமங்களில் ரூ. 250 என்று தரப்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட சிறிய தொழில் களுக்குத்தான் இவ்வளவு குறைந்த தொகை தரப்படுகிறதே தவிர ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து பத்தாயிரம் ரூபாய் வரையில் தொழிலுக்கு ஏற்ற வகையில் கொடுத்து வருகிறோம். எனவே ரூ. 10,000 வரையில் இதற்கு கடன் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

1972 மார்ச் 28]

புலவர் சி. பழனிச்சாமி : அரிசன மக்கள் மிகவும் பின்தங்கிய ஏழை மக்கள் என்பது அரசுக்கு நன்கு தெரியும். எனவே, இப்படிக் கொடுக்கிற கடனில் ஒரு பகுதியை மானியமாக வழங்கு வதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : இந்தக் கடன் இரண்டு ஆண்டுக் காலம் அவர்களுக்குக் கொடுத்து அவர்கள் வியாபாரம் செய்கிறார்களா என்று பார்த்து அதற்குப் பிறகுதான் வசூலிக்கப்படுகிறது. வட்டியில்லாத கடனைக் கொடுக்கப்படு கிறது. இதைவிட்டு மானியமாகக் கொடுத்தால் அவர்கள் தொழில் நடத்த மாட்டார்கள். அவர்கள் சொந்தச் செலவிற்கு செலவு செய்துவிட்டு பிறகு பார்க்கலாம் என்று போய்விடுவார்கள்.

திரு. தி. பொன்னுமலை : ஹரிஜனங்களுக்கு தொழில் செய்ய வட்டியில்லாக் கடன் கொடுப்பதைப்போல் அவர்களுக்கு விவசாய நிலம் வாங்கவும், குடியிருக்க வீடுகள் வாங்கவும், வட்டியில்லாக் கடன் கொடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : விவசாயத்திற்கான நிலத்தை அரசு இன்று அவர்களுக்கு நிலப்பட்டா அளிக்கிறது. வீடுகள் கட்டியும் கொடுக்கிறோம். வீடுகள் கட்டுகிற முறையில் சிலருக்கு மானியமாக ரூ. 250 இப்போது கொடுத்து வருகிறோம். நிலப்பட்டா செய்து கொடுக்கிறோம். வீடுகளுக்கு சிலருக்கு ரூ 250 மானியம் கொடுக்கிறோம். அவர்கள் மிக ஏழைகள் என்று கருதித்தான் அரசு இந்த நல்ல திட்டங்களையெல்லாம் நிறைவேற்றி வருகிறது.

சென்னையில் உணவு பங்கீட்டு அட்டைகள் பற்றிய ஆய்வு

*753 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு உணவு-வருவாய்த்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னை நகரில் புழக்கத்திலுள்ள படி அரிசிக் கார்டுகளை மீண்டும் பரிசோதனை செய்ய ஏதேனும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

[1972 மார்ச் 28

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : சென்னை மாநகரில் புழக்கத்தில் உள்ள பங்கீட்டுக் கார்டுகள் ஆழ்ந்து பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, போலிக் கார்டுகள் எனக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவை ரத்து செய்யப்பட்டுள்ளன.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, தற்போது சென்னையில் குடும்பக் கார்டு மூலம் எவ்வளவு குடும்பங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது என்பதையும் குடும்பக் கார்டு வழங்குவதற்கான வருமான வரம்பை மேலும் தளர்த்தும் உத்தேசம் ஏதாவது அரசாங்கத்திற்கு உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : குடும்பக் கார்டு வழங்குவதில் வருமான வரம்பு எதுவும் கிடையாது. எல்லோருக்கும் தமிழ்நாடு முழுவதும் கொடுத்திருக்கிறோம். சென்னையில் மட்டும் குடும்பக் கார்டு, ஏற்கனவே இருந்த குடும்பக் கார்டின் எண்ணிக்கை 4,16,093, 52,752 போலிக் கார்ட்ஸ் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. மீண்டும் கார்ட் கொடுக்கும்போது 3,63,311 புதுக் கார்ட்கள் கொடுத்தோம். 13,457 கார்ட்ஸ் ஆள்கள் இல்லை என்று திரும்ப வந்துவிட்டது. இப்போது புழக்கத்தில் இருப்பதன் எண்ணிக்கை 3,61,425 ஆகும்.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : இந்தக் குடும்பக் கார்ட்ஸ் கொடுத்தும் கூட பரவலான அதிருப்தி இருக்கிறது. இப்போது சென்னை மாநகரில் நிறைய அரிசி கிடைப்பதால் இந்தக் குடும்பக் கார்டையே எடுத்து விட்டால் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தமிழ்நாடு முழுவதும் குடும்பக் கார்டு கொடுத்திருக்கிறோம். குடும்பக் கார்டு மூலம் அரிசி கொடுப்பதற்கு 300 ரூபாய்க்குக் கீழ் வருமானம் உள்ளவர்களுக்கு என்று வைத்திருக்கிறோம். இப்போது அந்தத் திட்டத்தை அரசு ரத்து செய்வதற்கில்லை. ஆனால் இதற்கு முன்பிருந்த நிலைமையை சொல்லிவிடலாம் என்று நினைக்கிறேன். சென்னை மாநகரத்தின் மக்கள் எண்ணிக்கை 24 லட்சம். படி அரிசித் திட்டம் அமலில் இருந்தபோது அதனால் பலன் அடைந்து வந்த

1972 [... 28]

மக்கள், ரூ. 300-க்கு கீழ் வருமானம் உள்ளவர்கள் என்று அரசு சொன்ன காலத்தில் 24 லட்சம் மக்களில் 22½ லட்சம் மக்கள் அதனால் பலன் அடைந்து வந்திருக்கிறார்கள். போலிக் கார்டுகள் இருந்தது கண்டுபிடிக்கப்பட்டு ரத்து செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. த. சோலையா: போலிக் கார்டுகள் அதிகமாக பரவலாக இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சாதாரணமாக பாலில் தண்ணீர் ஊற்றினால் அந்தச் சிறிய குற்றத்திற்கு ஆறு மாதம், ஒரு வருடம் என்று தண்டிக்கிறார்கள். அதேபோல் போலிக் கார்டுகள் வைத்திருந்தவர்களை குறைந்தபட்சம் ஒரு வருடமாவது தண்டிப்பதற்கு அரசாங்கம் ஒரு சட்டம் கொண்டு வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: அப்படி உத்தேசம் இல்லை.

திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன்: இந்தக் குடும்பக் கார்டுகள் வழங்குவதில் இப்போதுகூட கார்ட் ஒன்றுக்கு ஒரு ரூபாய் வீதம் பாதுகாப்பு நிதிக்காக வசூலிக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னால் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னபோது அது நிறுத்தப்பட்டு விட்டது என்று சொன்னார்கள். இன்றையதினம் கூட வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் சிலயிடங்களில் வசூலிக்கிறார்கள் என்பதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: முதல்வர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் அறிவித்திருக்கிறார்கள். குடும்பக் கார்ட் கொடுக்கும் போது யாரும் அப்படிப் பணம் வாங்கக் கூடாது என்று. நானும் அறிவித்திருக்கிறேன். இப்போதும் நான் இந்த மன்றத்தின் மூலம் அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குடும்பக் கார்ட் விநியோகத்தில் அதைப் பயன்படுத்தி நாட்டுப் பாதுகாப்பு நிதிக்குக் கூட ஒரு ரூபாய் வசூலிப்பது தவறு, வசூலிக்கக்கூடாது என்று அதிகாரிகளைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வசூலிக்க மாட்டார்கள் என்றுதான் நம்புகிறேன். ஏதாவது தவறு செய்தால் அதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

தஞ்சை மாவட்டத்தில் உழவர்களுக்கு நிலங்கள்

*** 754 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு உணவு-வரு வாய்த்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

1971-72-ம் ஆண்டில் தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏழை விவசாயி களுக்கு அளிக்கப்பட்ட நன்செய், புன்செய் நிலங்கள் எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : 3,887.94 எக்கர் நன்செய், 3,155.67 எக்கர் புன்செய் நிலங்கள் 1971-72-ம் ஆண்டில் (31-1-1972 முடிய) தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏழை விவசாயிகளுக்கு அளிக்கப் பட்டுள்ளன.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, கோவில் நிலங்கள், புறம்போக்கு நிலங்கள் இவற்றில் குடியிருக்கும் விவசாயிகள் அல்லாத ஏழைகளுக்கு அந்த நிலத்தை பட்டா செய்து கொடுக்க அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : ஏற்சனவே போட்டிருக் கிற சட்டம் விவசாய சீர்திருத்தத்தின் கீழ் விவசாயிகள் நிலத் திற்கு சொந்தமில்லாமல் இருப்பார்களானால் அவர்களுக்கு அதை வாங்கிக் கொடுப்பது என்று போட்டிருக்கிறது. இதைப் பொறுத்து பரிசீலித்து முடிவு எடுக்கலாம்.

திரு. துரை. கோவிந்தராசன் : தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏழை விவசாயிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கும் நன்செய் நிலங்கள், புன்செய் நிலங்களில் இவை குறிப்பாக சில பகுதிகளில் அவர்கள் விவசாயம் செய்யாமல் இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாக அந்நிலங்களை தரிசாக வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து அதைப் பெறுவதற்கும் அதை மீண்டும் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வதற்கும் நடவடிக் கைகள் எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் விவசாயத்திற்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கூறியிருப்பதால், அப்படி உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியபடி தரிசாக வைத்திருந்தால் அதைப்பற்றி அரசாங்கம் நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கும்.

1972 மார்ச் 28]

மணவாசியில் நூற்பு ஆலை

* 755. வினா—திரு. பெ. சௌந்திரபாண்டியன் : மாண்புமிகு தொழில் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மணவாசியில் ஒரு நூற்பாலை துவக்க ஆரம்பிக்கப்பட்ட கட்டடம் மேற்கொண்டு வேலைகள் நடைபெறாமல் இருப்பதற்குரிய காரணம் யாது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : குளித்தலை தாலுகா, கிருஷ்ணராயபுரத்தில் நிறுவப்பட இருந்த 'மல்லிகேஸ்வரி டெக்ஸ்டைல்ஸ் லிட்' என்ற பெயருடைய அந்த ஆலையின் கட்டடத்தின் முக்கியப்பகுதி மிகுந்த காலதாமதத்துடன் கட்டப்பட்டது. பின்னர், நிதி இடர்பாடுகளினாலும், பஞ்சாலைத் தொழிலில் ஏற்பட்டிருந்த மந்த நிலையினாலும் மேற்கொண்டு அத்திட்டத்தை முடிக்கும் வேலை அதன் நிர்வாக குழுவால் கைவிடப்பட்டது. தொடர்ந்து அவ்வாலைக்கான தொழில் உரிமமும் இந்திய அரசால் நவம்பர் 1969-ம் ஆண்டு பறிக்கப்பட்டுவிட்டது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : இந்த ஆலையை நிறுவ முயற்சி செய்தவர் யார்? என்ன நோக்கத்தோடு இதை அமைத்தார்கள்? ஏன் இடையே நிறுத்திவிட்டுச் சென்று விட்டார்? எங்கே போய் இருக்கிறார்? என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இந்த நாட்டுக்காரர்தான். முன்னாள் சட்டமன்ற உறுப்பினர். செல்வந்தர் குடும்பத்தைச் சார்ந்தவர். அவர் எங்கும் ஓடவில்லை என்றுதான் கருதுகிறேன். தொழில் மந்த நிலை காரணமாக விட்டு விட்டதாகத் தகவல்.

இராணிப்பேட்டையில் பீடித் தொழிலாளர் தொழில் கூட்டுறவு சங்கம்.

* 756 வினா—திரு. கே. எ. வகாப் : மாண்புமிகு தொழில் அமைச்சர் ? தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

இராணிப்பேட்டையில் அரசு சார்பில் பீடித் தொழில் செய்வோர் தொழில் கூட்டுறவு சங்கம் துவக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இல்லை.

திரு. கே. எ. வகாப் : இராணிப்பேட்டை மட்டுமல்ல, வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். மற்றத் துறைகளில் இருப்பவர்களுக்கு கைவினைப் பொருள்கள் கொடுப்பதுபோல் இதுவும் வாழ்க்கைப் பிரச்சினை என்ற அடிப்படையில் இந்தப் பீடித் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு கூட்டுறவு சங்கம் அமைத்துக் கொடுக்கிற யோசனையை அரசு ஏற்றுக்கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : கூட்டுறவு சங்கம் அமைப்பது பற்றி ஆட்சேபணை கிடையாது. பீடித் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் அதற்கு சந்தை, மார்க்கட் பிடிப்பது ரொம்பக் கஷ்டம். ஆகவே ஆங்காங்கு உள்ளவர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினரைப் போன்றவர்கள் முயற்சி எடுத்து இந்த வியாபாரத்தைச் செய்ய முன்வருவார்களேயானால் கூட்டுறவுத் துறையில் அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் பண உதவி செய்யத் தயாராயிருக்கிறோம்.

மதுரை மாவட்டத்துக்கான நீர்த்தேக்கத் திட்டங்கள்

*** 757 வினா—திரு. பி. எஸ். மணியன் :** மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மதுரை மாவட்டத்தில் தற்போது ஆய்விலிருக்கும் நீர்த் தேக்கத் திட்டங்கள் எவையெவை ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : பேரவையின் முன் ஓர் விவர அறிக்கை * வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. பி. எஸ். மணியன்: தலைவரவர்களே, இதில் பெரியாறு முன்னேற்றத் திட்டம் மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த திட்டத்தின் மதிப்பீடு எவ்வளவு, எத்தனை ஆண்டுக் காலம் மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக காத்திருப்பது ? இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டால் எத்தனை ஏக்கர் பாசன வசதி பெறும் என்பதை அறிவிக்க இயலுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இந்தத் திட்டத்தின் மதிப்பீடு ரூ 4.25 கோடியாகும். வைகையாற்றின்

* 170—171-ம் பக்கங்களில் முதல் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1972 மார்ச் 28]

இடதுபுறமுள்ள, அதாவது வைகையாற்றிலிருந்து பேரணை மதகு பாலம் வரை உள்ள புதிய வரிசைக் கிராமத்தில் ஒன்று சேர்க்கப் பட்ட வாய்க்கால்கள் திட்டமாகும். மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி ஒரு ஆண்டுக்காலம் ஆகிறது என்று நினைக்கிறேன். மத்திய அரசின் அனுமதியை எதிர்ப்பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. க. நாகராஜன் : தலைவரவர்களே, திண்டுக்கல் வட்டத்தில் கோணப்பட்டி, களங்கையாறு, அஞ்சுகுளிப்பட்டி ஆகிய இடங் களில் சிறிய நீர்த் தேக்கங்கள் தேவை. அமைச்சரவர்கள் அதிலே 1-2 இடங்களைப் பார்வையிட்டு இருக்கிறார்கள். அவற்றை விரைந்து நிறைவேற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுமா? வறட்சி மிகுந்த அந்தப் பகுதியில் இவைகள் மிகப் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால் அரசு விரைந்து நடவடிக்கைகள் எடுக்க முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சிறிய நீர்த் தேக் கங்களைப்பற்றிய குறிப்பு தற்போது இல்லை, என்றாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்கிற அந்தத் திட்டங்களை அரசு பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு. ஆ. முனியாண்டி : தலைவரவர்களே, அந்த வைகை மேம் பாட்டுத் திட்டம், வைகை அணைக் கால்வாய் சிமெண்ட் கான்கிரீட் மூலம் வருகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அதில் மதகுப் பாசனம் செய்ய உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவரவர்களே, அது பற்றிய விவரம் இல்லை. பெரியார் முன்னேற்றத் திட்டம் என்ற அடிப்படையில்தான் அந்தத் திட்டம் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ப. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, மதுரை மாவட்டத்தில் வேதசாத்தூர் தாலுக்காவில் கோடகனூர் திட்டம் போடப் பட்டதே, அது எந்த நிலைமையில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : கோடகனூர் திட்டம்பற்றி விரிவான புலனாய்வு (டீடெயில்ட் இன்வெஸ்டி கேஷன்) நடைபெற்று வருகிறது.

திரு. நா. வெ. குருசாமி : சென்ற நிதி நிலை அறிக்கையில் ஆத்தங்கரைப்பட்டி ஸ்கீமைப்பற்றி குறிப்பிட்டு பணம் ஒதுக்கியிருந்தார்கள். ஆனால் இன்னும் வேலை தொடங்கப்படவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அதுபற்றி தனியாகக் கேள்வி போடவும். இந்தப் பட்டியலில் அது வரவில்லை.

புலவர் சி. பழனிச்சாமி : மதுரை மாவட்டத்தில் பழனி தாலுக்காவில் வரதமாநதி நீர்த்தேக்கத் திட்டம்—மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூட அதைப் பார்த்திருக்கிறார்கள்—அணை கட்ட தகுந்த இடம் என்று அதிகாரிகள் கூறியிருக்கிறார்கள். அந்த அணைக்கட்டு திட்டம் அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா, அந்த வேலை எப்போது செயல்படத் தொடங்கும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் திட்டம் அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளது.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : May I know from the Hon. Minister how many spill-over schemes are pending completion in Madurai district?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே சாதிக் பாட்சா : அது பற்றிய விவரம் இல்லை. மதுரை மாவட்டத்தில் பாலாறு-புரந்தலாறு, பரப்பலாறு திட்டங்கள் இப்போது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன.

பழவாற்று உபரி நீர்.

* 758. வினா—திரு. என் கிட்டப்பா : மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மாயூரம் தொகுதியில் பழவாற்றினால் அடிக்கடி பயிர்களுக்கு ஏற்படும் வெள்ளச் சேதத்தினை தடுக்க பழவாற்றில் வரும் உபரி நீரை மாயூரம் தலைஞாயிற்றிலிருந்து பழவாற்றினை கொள்ளிடம் ஆற்றில் இணைத்து விடும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் அரசிடம் உள்ளதா ?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இல்லை. பழவாற்றில் வரும் உபரி நீரை கொள்ளிடம் ஆற்றில் விடும் திட்டம் எதுவும் பரிசீலனையில் இல்லை.

பழவாற்றுக் கரைகள்.

*** 759. வினா—திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மாயூரம் பகுதியில் உள்ள பழவாற்றுக்கு கரை அமைத்திடும் வேலை எந்த அளவுக்கு நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாயூரம் பகுதியில் உள்ள பழவாற்றின் கரைகளை பலப்படுத்தும் வேலைக்காக ரூ. 58,500 ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு அவ்வேலை முடியும் தருவாயில் உள்ளது.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, இந்தக் கேள்வி எண்கள் 758, 759 இருகேள்விகளிலும் அடங்கிய பழவாறு பிரச்சினை அந்தப் பகுதியில் அதிகமான பயிர்சேதம் ஏற்படுத்துகிறது. மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள்கூட நேரில் வந்து பார்த்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பழவாற்றின் கடைசிப் பகுதியை இப்போது உப்பண்டாம் என்ற இடத்தில் கொண்டு போய் விடுகிறார்கள். ஆற்றில் அதைக் கொள்ளிடம் வடிகாலில் இணைப்பு ஏற்படுத்தி விட்டால் அந்தப் பிரச்சினைக்கு தீர்வு காண முடியுமா ? என்பதைப் அரசு ஆலோசித்து நல்ல ஏற்பாடு செய்ய முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆலோசனை பரிசிலிக்கப்படும். அதிகாரிகளால் பரிசிலிக்கப்பட்டு சாத்தியக் கூறுகள் இருந்தால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, இந்த மாயவரம் பகுதியிலே உள்ள பழவாறு பற்றி பல முறை சட்டமன்றத்தில் கூறப்பட்டு இருக்கிறது. அது இருபுறமும் கரையில்லாமல் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு கரை அமைக்கப்பட்டது.

சென்ற ஆண்டு ஏற்பட்ட பெருமழையின் காரணமாக அது போய் விட்டது. இன்னும் கரையமைப்பதற்காக ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட வேண்டிய நிலங்கள் இருப்பதால் இடையூறாக இருக்கிறது. துரிதமாக ஆர்ஜிதத்தை மேற்கொண்டு அந்தக் கரை அமைக்கும் பணியை விரைந்து மேற்கொள்ள அரசு ஆவன செய்ய முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இப்போது 9.3 லட்ச ரூபாய் மதிப்பீட்டில் உள்ள எல்லா வேலைகளும் 'ஸ்பெஷல் ஸ்கீம்' என்ற தலைப்பின்கீழ் எடுக்கப்படும். மேற்பார்வைப் பொறியாளர் தலைமையின்கீழ் பரிசிலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

தென்னை தீவிர சாகுபடித் திட்டம்

*760. வினா—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழ்நாட்டில் தேங்காய் உற்பத்தியை அதிகரிக்க அரசு மேற்கொண்டிருக்கும் நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை. ப. நாராயணசாமி : தமிழ்நாட்டில் தேங்காய் உற்பத்தியை அதிகரிக்க கீழ்க்கண்ட திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன :—

1. ஒருங்கிணைந்த தென்னை நாற்றங்கால் திட்டம்.
2. தென்னை உற்பத்தி திட்டம்.
3. தென்னை தீவிர சாகுபடித் திட்டம்.
4. நீண்டகால கடன் முறையில் புதிய தென்னந்தோப்புக்கள் அமைத்தல்.
5. தென்னை தோப்பில் முன்னோடி செயல் விளக்க பாத்திகள் அமைக்கும் திட்டம்.
6. நீண்ட குட்டையாக ஒட்டுத் தென்னங் கன்றுகள் விநியோகிக்கும் திட்டம்.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, தேங்காய் உற்பத்தி பெருகும் வகையில், நாட்டுப் பாதுகாப்புக்கு வீட்டுக்கு ஒரு பிள்ளை தேவை என்பது போல், ஒவ்வொரு வீட்டிலும் ஒரு தென்னம்பிள்ளை வளர்க்க அரசு திட்டம் வகுத்து வழிவகை செய்யுமா ?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு திரு. மன்னே. ப. நாராயணசாமி : 1,96,000 ஏக்கரில் இந்த உற்பத்தித் திட்டம் செயல்பட்டு வருகிறது. கிட்டத்தட்ட 46.44 கோடி தேங்காய்கள் கிடைக்கின்ற அளவில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : தலைவரவர்களே, இந்த நெட்டை ரகம், குட்டைரகம் ஆகிய இரண்டையும் ஒன்று சேர்க்கக் கூடிய வேலே வேப்பங்குளம் பண்ணையில் செய்யப்படுகிறது. அதை இன்னும் வேறு இடத்தில் செய்வதற்கு அரசு முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மன்னே. ப. நாராயணசாமி : ஒரு இடத்தில் செய்யும் திட்டம் இருக்கிறது. மேலும் செய்வதற்கான திட்டம் யோசிக்கப்படும்.

* 761. வின—திரு. எம். முத்தையா : மாண்புமிகு வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்கண்ட வினக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தென்னே வளர்ப்புக்காக இவ்வாண்டில் நிதி ஒதுக்கப் பட்டுள்ளதா ?

(இ) ஆமெனில், எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. மன்னே. ப. நாராயணசாமி : (அ) ஆம்.

(இ) நடப்பு நிதியாண்டில் தென்னே வளர்ப்புக்காக ரூபாய் 26,27,500 ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மாயூரம்—வைதீஸ்வரன் கோயில் நகரப் பேருந்து.

* 762. வின. திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பொது மக்களின் கோரிக்கைப்படி மாயூரத்திற்கும் வைத்தீஸ்வரன் கோயிலுக்கும் இடையே பட்டவர்த்தி வழியாக நகரப் பேருந்து ஒன்று விட தஞ்சைப் பிரதேச போக்குவரத்து அதிகாரி அவர்களால் ஒரு வழித்தடம் அனுமதிக்கப்பட்டது உண்மையா ?

(இ) ஆம் எனில், அது பின்னர் ஏன் ரத்து செய்யப்பட்டது ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) ஆம்.

(இ) தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பிறப்பித்த ஆணை பேருந்து உரிமையாளர்களில் ஒருவர் செய்து கொண்ட மேல் முறையீட்டின் பேரில், சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்தினால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது.

Shore temples

* 763 *Q.*—THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Religious Endowments be pleased to state the steps taken by the Government to protect the shore temples from the ravages of the sea?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : திருச்செந்தூரிலுள்ள சுப்பிரமணிய சுவாமி கோயிலும், தரங்கம்பாடியிலுள்ள மாசில்லா நாதர் கோயிலும் கடல் அரிப்பினால் பாதிக்கப்பட்ட கடற்கரை கோயில்களாகும். கடல் அரிப்பைத் தடுப்பதற்காக, சுப்பிரமணிய சுவாமி கோயிலுக்கு ரூ. 3.5 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டு வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. மாசில்லா நாதர் கோயிலுக்கு ரூ. 2 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டு இக்கோயிலை அந்தக் கிராமத்தின் உட்பகுதிக்கு மாற்றுவதற்கான வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : தலைவரவர்களே, திருச்செந்தூர் கோவிலுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட தொகை போதாது, ஏனென்றால் வருஷா வருஷம் மண் அரிப்பினால் பாதிக்கப்படுவதால், சர்க்கார் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக பணம் ஒதுக்கி எதாவது செய்ய முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவரவர்களே, கடல் அரிப்பைத் தடுக்கின்ற வகையில் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் தலைமைப் பொறியாளர் அவர்களால் மதிப்பீடு தயார் செய்து $3\frac{1}{2}$ லட்சம் ரூபாய் செலவில் வேலைகள் துவங்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த வேலை போதுமானது என்று அரசு கருதுகிற காரணத்தால் அந்த வேலையை நாம் மேற்கொண்டு இருக்கிறோம்.

1972 மார்ச் 28]

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Near the famous shore temple in Mahabalipuram it is stated in history books, that one more temple remains submerged in the sea. May I know whether investigation has been made to find out details of this temple submerged in water ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவரவர்களே, மகாபலிபுரம் கோவிலைப் பற்றிய தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. தொ. ப. சீனிவாசன் : தமிழ் நாட்டில் கடல் அரிப்பினால் பாதிக்கப்படக் கூடிய கோவில்கள் எத்தனை இருக்கின்றன என்று அறிய விரும்புகிறேன். முற்ப 10

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டபடி திருச்செந்தூர் சுப்பிரமணிய சுவாமி கோவில், தரங்கம்பாடியிலுள்ள மாசில்லாநாதர் கோயில் ஆகிய இரண்டு கோயில்கள்தான் கடல் அரிப்பினால் பாதிக்கப்பட்ட கடற்கரை கோயில்களாகும்.

திரு. த. சோணையா : தனுஷ்கோடி புயலால் அழிக்கப்பட்டதை நாடு அறியும். அருகில் இருக்கிற இராமேசுவரம் கோவிலுக்குப் பக்கத்தில் கடல் பொங்கி எழுகின்ற சில நேரங்களில் அலை கோவில் வரையிலும் தொட்டுச் செல்கிறது. அப்படியிருக்கிற சூழ்நிலையில் எப்பொழுதாவது ஆபத்து வந்து விடுமோ என்று அந்தப் பகுதி மக்கள் அஞ்சுகிறார்கள். ஆகவே, தடுப்புச் சுவர் எழுப்பி, இராமேசுவரம் கோவிலுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இராமேசுவரம் கோவிலைப் பொறுத்தவரையில் அது அந்தத் தீவினுடைய மத்தியிலே அமைந்திருக்கிறது. ஊரே அழியக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டால் தான் கோவில் அழியக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். ஆகவே, தடுப்புச் சுவர் கட்டவேண்டிய அவசியமில்லை. என்று நான் கருதுகிறேன்.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : கடல் அரிப்பைப் பற்றிச் சொல்கின்ற நேரத்தில் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க எழு கோவில் பட்டணமான மாமல்லபுரத்தில் 6 கோவில்கள் கடலால் அழிக்கப்பட்டு விட்டன. இறுதியாக ஒரு கோவில் இருக்கிறது. அது கடல்

[1972 மார்ச் 28

அலைகள் தொடுகின்ற நிலையில் இருக்கிற காரணத்தினல், உறுதியான அளவுக்கு கடல் அலைகளைத் தடுப்பதற்காக உயர்ந்த கரை அமைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, அந்த நல்ல யோசனைகளையெல்லாம் மத்திய அரசு தொல் பொருள் ஆராய்ச்சித் துறை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

திரு. எம். தேவராசன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கடலோரக் கோவில்களில் குடிகொண்டுள்ள தெய்வங்கள் தங்களைத் தாங்களே காப்பாற்றிக் கொள்ள முடியாததுபோல், நாம் என் இந்த முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, அந்தத் தெய்வங்கள் தங்களைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் தான், மனிதர்களைத் தூண்டி விட்டு, இந்தக் காரியங்களையெல்லாம் செய்யச் சொல்கின்றன. (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினுக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி * இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்]

2. அவையுரிமைப் பிரச்னை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு அப்துல் ஜப்பார் அவர்கள் ஒரு 'மாட்டர் ஆப் பிரிவிலேஜ்' பற்றி நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறூர்கள். அதை அவர்கள் படிப்பதற்கு நான் அனுமதிக்கிறேன்.

THIRU V. M. ABDUL JABBAR : Honourable Mr. Speaker, Sir, Under Rule 184 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules, I give notice for raising the following matter of breach of privilege against Thiru O. N. Sundaram, a Member of this House and against the Tamil Daily, 'Nathigam'.

1972 மார்ச் 28]

In its issue dated the 28th March 1972 under the heading—
"ஊழல் விசாரணை நடைபெற்றால் கருணாநிதி பதவி பறி போகும்"

wherein it has been stated as follows :

"இப்படி ஹாண்டே சட்ட மன்றத்தில் கேட்கும்போது அங்கே உள்ள உறுப்பினர்கள் ஊளையிடுகிறார்கள். சட்ட சபையில் இப்படி நடக்கிறது."

This is certainly a reflection on the Members of this House and constitutes breach of privilege. I, therefore, request that this may be taken up for consideration by the House. Thank you, Sir.

MR. SPEAKER : I would like to know the views of some of the Leaders of Parties. Dr. Hande.

DR. H. V. HANDE : Sir, my submission is that these matters need not be brought before the House as privileges at all. For, so many things happen in the Press and so many times people give speeches and they are published by papers of both the Ruling Party and the Opposition Parties. They have each their own characteristic way of reporting these things. We do not know what exactly was the speech given by the Hon. Member and we do not know what has been reported. He might have said one thing and the paper might have published quite another thing. As a matter of fact, people do shout and we have been witnessing shouting by members. It is not only in this House, but in Parliament and other Legislatures also we see members shouting. That is the fundamental right of the members and there is nothing seriously wrong about it.

I personally feel that this need not be magnified and a situation created wherein such suggestions are given to members to do such things. For that matter, particularly I am not upset in the House and I am quite satisfied with our House also ; we are conducting our affairs in a much better way than many other Houses. Shouting is here; it is not only here, it is in Parliament also. It is the right of the members to shout. The right of the members cannot be questioned.

We do not know what exactly Mr. O.N. Sundaram said ; but he would be perfectly right to say so when members get up sometimes and say something, other members of the Ruling Party say something against and there is shouting at times. In all these

matters, my personal feeling is that this is a normal thing and there is no case of *prima facie* breach of privilege in this issue at all.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பேச்சைப் பேசினதாகக் கூறப்படுகிற உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள். தான் இப்படிப் பேசினார்களா, இல்லையா என்பதை அவர்களே அறிவித்துவிட்டால், தாங்கள் தீர்ப்பு வழங்குவதற்குக் கூட இன்னும் சாதகமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அவர்கள் கருணாநிதி ராஜிநாமா செய்ய வேண்டும் என்று சொன்னதெல்லாம் உரிமைப் பிரச்சினையின்கீழ் வரும் என்று நான் கருதவில்லை. ஏனென்றால், அவர்களுக்கு இருக்கிற உரிமை அது. நான் இருக்க வேண்டும், அல்லது ராஜி நாமா செய்ய வேண்டும் என்று சொல்வது அவர்களுக்கு இருக்கிற உரிமை. ஆகவே, அதை உரிமைப் பிரச்சினை என்று நான் கருத வில்லை.

ஆனாலும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஊளையிடுகிறார்கள் என்று சொல்வது, அவ்வளவு இங்கிதமான வார்த்தையாக எனக்குத் தெரியவில்லை. திராவிட முன்னேற்றக் கழகச் சட்டமன்ற உறுப்பி னர்கள் ஊளையிடுகிறார்கள் என்று சொன்னால் கூட, ஏதோ அரசியல் ரீதியில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்களைப் பற்றி இப்படிச் சொல்கிறார்கள், ஆகவே அவர்களுக்குப் பாதகமானது என்று கூட விவாதிக்கலாம்.

பொதுவாக டாக்டர் ஹாண்டே சட்ட மன்றத்தில் பேசும் போது அங்கே உள்ள உறுப்பினர்கள் ஊளையிடுகிறார்கள் என்று சொன்னால், அது எல்லோரையும் சேர்த்துப் பொதுவாகச் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் என்று சொல்கிறார்கள் என்றுதான் எண்ணப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களோடு பேசியும், பழகியும் பார்த்திருப்பதில், அவர் இப்படிப் பேசுபவராகத் தெரிய வில்லை. இந்தச் செய்தியை வெளியிட்டிருக்கிற பத்திரிகையும் அவர்களுடைய கட்சியைச் சார்ந்தது. ஒருவேளை அவர் இப்படிப் பேசினாரா, இல்லையா, என்ன பேசினார் என்று அவரே சொல்லி விட்டால், மற்றவர்கள் அபிப்பிராயம் சொல்வதற்கும், தலைவர் அவர்கள் தீர்ப்பு வழங்குவதற்கும் ஏதுவாக இருக்கும்.

1972 மார்ச் 28]

திரு. ஓ. என். சுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, நான் . . .

MR. SPEAKER : Is it a correct report of what the hon. Member spoke?

திரு. ஓ. என். சுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, நான் வெளியிலே பேசுகிறபொழுது சட்டமன்றத்தைப் பற்றிக் குறைவாகச் சொல்ல வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு ஒன்றும் சொல்லவில்லை. என்ன முறையிலே பேசினேன் என்று இந்தப் பத்திரிகையிலே வந்திருக்கக் கூடிய விவரங்கள் இப்பொழுது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன பிறகு தான் என்னுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது. அது மாதிரியான சந்தர்ப்பத்தில் எங்கே பேசினேன், எப்படிப் பேசினேன், எதைப் பேசினேன் என்று கவனித்து, அம்மாதிரியான பத்திரிகைகளைப் பார்த்த பிறகு நான் சபாநாயகர் அவர்களுக்கு அந்த விவரங்களைத் தெரியப்படுத்துகிறேன் என்று சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இங்கே இருக்கிற பத்திரிகையைப் பார்த்துச் சொல்லுங்கள். 'நாத்திகம்' பத்திரிகையில் வந்திருக்கிறது. அதைப் பார்த்துச் சொல்லுங்கள்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, may I submit one thing? Sir, now that the issue is before the House, I would like to offer a few remarks. So far as privilege is concerned, there should be......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் முடித்துவிடட்டும்.

திரு. ஓ. என். சுந்தரம் : இதை நான் முழுவதுமாகப் பரிசீலனை பண்ணி உங்களுக்குத் தகவல் தெரியப்படுத்துகிறேன்.

MR. SPEAKER : The matter is now before the House.

அதில் எழுதியிருப்பது உண்மையா, இல்லையா என்று சாதாரணமாகப் பார்த்துத் தெளிவாகச் சொல்ல முடியும். அது விசாரணை செய்வதற்கோ, அல்லது பரிசீலனை பண்ணுவதற்கோ ஏற்ற விஷயம் அல்ல. ஒரு குறிப்பிட்ட பத்திரிகையில் ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் சட்டமன்றத்தைப் பற்றிப் பேசியதாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். நீங்கள் அப்படிப் பேசாமல் கூடப் பத்திரிகையில் போடப்பட்டிருக்கலாம். இப்பொழுது நான் கேட்பது எல்லாம் நீங்கள் அப்படிப் பேசினீர்களா என்பதுதானே தவிர, பத்திரிகை போட்டால் அதற்கு நீங்கள் பொறுப்பு என்று சொல்ல முடியாது.

[1972 மார்ச் 28

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: அவர்கள் என்ன குறிப்பிட்டார்கள் என்றால் . . .

[*Members from different Blocks*: Point of Order, Sir, point of order, Sir. No, no.]

THIRU J. JAMES: I wanted to speak with the permission of the Speaker.

MR. SPEAKER: I have not given my permission.

திரு. ஓ. என். சுந்தரம்: நான் பேசிய பேச்சினுடைய விவரங்கள் மற்ற பத்திரிகைகளிலும் இது மாதிரி வந்திருக்க வேண்டும். அந்தப் பேச்சை . . .

DR. H. V. HANDE: On a point of order, Sir. Just now when the hon. Member, Mr. James got up to say something, you yourself saw the situation in the House. All on a sudden, simultaneously number of members from all sides got up and shouted him down. Supposing I say this in a public meeting, and say exactly what happened just now, there is a possibility of a privilege issue being raised against me. I say this as an example. I therefore request the Hon. Speaker not to be very strict about these things. Just now, we saw simultaneously half a dozen members getting up and there was shouting also. Simultaneously, they raised their voices—I would not say anything unparliamentary—We heard the raised voices simultaneously from several quarters. Supposing something happens about this outside, tomorrow again there is a chance of this being published and the mood of the House and what exactly happened will be published in the Press. That again should not become a matter of breach of privilege. That is why I submit that we should not be too touchy or very strict about these things. That is my submission, Sir.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, விஷயம் மிகவும் சுலபமானது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் 'ஊளையிட்டார்கள்' என்று நான் பேசவில்லை என்று சொல்ல வேண்டும். அப்படி அவர்கள் சொல்லிவிட்டால், அதற்குப் பிறகு உரிமைப் பிரச்சனை பத்திரிகை மீது திரும்ப வேண்டியது தான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களோடு நான் பழகி இருக்கிறேன். அவர் மிகுந்த பண்போடு பேசக் கூடியவர், பழகக்கூடியவர். அப்படிப்பட்டவர் வெளியில் சென்று சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள்

1972 மார்ச் 28] [டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

'ஊளையிட்டார்கள்' என்று சொல்லி இருப்பாரா என்று சந்தேகமாக இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் கூட—அவர்கள் இதில் தலையிட்டதால் சொல்லவேண்டியிருக்கிறது—அவர்கள் கூட மதுரையில் பேசும்போது சட்டசபைத் தலைவரைப் பற்றி பேசியிருக்கிறார்கள்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : Definitely not.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அப்படிச் செய்தி வந்திருக்கிறது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : மாண்புமிகு சபாநாயகர் மீது குற்றஞ்சாட்டி நான் பேசவே இல்லை. ஆனால் சட்டசபையில் நிலைமை என்ன என்று சொன்னால் 24 எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் இருந்து ஒரு நம்பிக்கை இல்லாத் தீர்மானம் கொண்டு வந்தால் தான் நிறைவேறும் என்று குற்றம் சாட்டினேனே தவிர இந்த மாதிரி குற்றம் சாட்டவில்லை. நான் ஒரு இடத்திலும் சபாநாயகர் மீது குற்றஞ்சாட்டவில்லை. இருபத்திநான்கு எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர்கள் இருந்து நம்பிக்கையில்லாத் தீர்மானம் கொண்டு வந்தால்தான் அதை நிறைவேற்ற முடியும் என்று தான் சொன்னேன்.

நான் இந்தச் சபாநாயகர் மீது எந்தவிதக் குற்றமும் சாட்டத் தயாராக இல்லை. ஆனால் எந்தச் சபாநாயகர் மீதும் குற்றஞ் சாட்டவேண்டுமென்று சொன்னால் விதி இப்படி இருக்கிறதென்று சொன்னேன். அமைச்சரவை மீதோ, சபாநாயகர் மீதோ நம்பிக்கையில்லாத் தீர்மானம் கொண்டுவர எதிர்க் கட்சியில் இவ்வளவு பேர் இருக்கவேண்டும் என்று சொன்னேனே தவிர, இப்போதிருக்கிற சபாநாயகர் மீது எந்தவிதக் குற்றமும் நான் சொல்லவில்லை.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தில் விவாதத்திற்குரிய விஷயத்தை விட்டு வேறு விஷயத்தைப் பற்றி இப்படிப் பேசிக் கொண்டிருப்பது சரிதானா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : நானும் அதைத் தான் ஏற்கெனவே சொன்னேன். ஆகவே, சட்டமன்ற விஷயங்களைப் பற்றியோ, அமைச்சர்களைப் பற்றியோ விமர்சனம் செய்வது

முறையானது தான். முதலமைச்சர், கல்வி அமைச்சர் இப்படிப் பேசினார், அந்தக் கருத்துக்கள் தவறானவை என்று பேசுவது முறையானது. ஆனால், பொதுவாக, சட்டமன்றத்தைப் பற்றியோ, சபைத் தலைவரைப் பற்றியோ, உறுப்பினர்களைப் பற்றியோ இப்படிப் பேசுவது முறையானதல்ல. ஆகவே தான் இதைச் சொல்கிறேன். இப்படிப் பேச ஆரம்பித்து, கடைசியில் சட்ட மன்றத்திற்குள்ளேயே, ஒரு உறுப்பினரைப் பார்த்து அடுத்துப் பேச எழுகிற உறுப்பினர், 'எனக்கு முன்பு ஊளையிட்ட உறுப்பினர்' என்று குறிப்பிட ஆரம்பித்து விட்டால் அது இந்தச் சட்டசபையின் பெருமைக்கு இழுக்கு.

திரு. ஓ. என் சுந்தரம்: தலைவர் அவர்களே, நான் பேசுகிற போது இந்தமாதிரிப் பேசவில்லை. அன்றைக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் அவையில் பேச எழுகிறபோது, திண்டுக்கல் விஷயத்தைப் பற்றிப் பேசுகிறபோது எதிர்க் கட்சி வரிசையில் உறுப்பினர்கள் குறைந்த எண்ணிக்கையில் இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால் ஆளும் கட்சி வரிசையில் உள்ளவர்கள் இந்தமாதிரி சப்தம் போட்டார்கள் என்றுதான் சொன்னேன். இந்த மாதிரி 'ஊளையிட்டார்கள்' என்று சொன்னதாக எனக்கு ஞாபகமில்லை. இதுபற்றி என்னிடம் குறிப்பிருக்கிறது. அதை அவைத் தலைவர் அவர்களின் பார்வைக்காக பிறகு கொடுக்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: உறுப்பினர் அவர்கள் 'ஊளையிட்டார்கள்' என்று சொன்னதை மறுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன் . . .

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I may also be permitted to say something because it is a matter concerning my party......

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: 'ஊளையிட்டார்கள்' என்று சொன்னதாக இருக்கிறது. அதை அவர்கள் மறுத்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு தீர்ப்பு இருக்கிறது. பொதுவாக இந்த மன்றத்தின் உறுப்பினர்கள் இப்படிப் பேச ஆரம்பித்தால் பிறகு, அடுத்துப் பேச வரும் உறுப்பினர் 'எனக்கு முன்னால் ஊளையிட்ட உறுப்பினர்' என்று குறிப்பிட ஆரம்பித்தால் அது அவ்வளவு நல்லதாக இருக்காது. ஆகவேதான் இதைப்பற்றி இவ்வளவு தூரம் பேச வேண்டியிருக்கிறது.

1972 மார்ச் 28]

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Mr. Speaker, Sir, now that the matter is before the House, I want to point out whether a *prima facie* case has been made out or there are sufficient grounds to warrant the conclusion that something concerning the breach of privilege has been made. I would at the outset say that cheering and jeering are both permitted in the House. If it is a matter of jeering, I do not think it will be a matter which will come under privilege. I would also say that whether particular words were used or not is a matter still in dispute and this has to be admitted by the hon. Member who is concerned in the issue and he has assured the Hon. Speaker that he will be able to say later what words he had told. In a matter like this, I do not think any reflection has been cast on the House as such. When there is no reflection as Such on the House, there is nothing to come to the conclusion that a breach of privilege has been committed.

I would also incidentally refer to Rule 187 which consists of two parts. In the first part it is stated—

"The alleged breach of privilege must refer to a matter of recent occurrence;" of course, it has occurred during the course of this session and that is a matter which will have to be gone into by the Hon. Speaker. In the second part it is stated—

'A *Prima facie* case of a breach of privilege must be made out...

Whether a *prima facie* case of a breach of privilege has been made out is the main issue in this case. According to me, there is a report and whether that is a true report and whether the hon. Member has got anything to offer by way of explanation, has to be decided by the Chair. The hon. Member says that to his knowledge he has stated only in a limited manner. I do not think there are any further materials to warrant the conclusion that a *prima facie* case of a breach of privilege has been made out. So I would say that the matter may be dropped for the present. That is the only submission I want to make now.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பிரிவிலேஜ் இஷ்யூ சம்பந்தமாக, சட்டமன்றத்தில் நடக்கக் கூடிய விஷயத்தைப் பற்றி வெளியில் இருப்பவர்களும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் பயம் இல்லாதமுறையில் தங்களுக்கு சரி என்று

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28

பட்டதை வலியுறுத்திச் சொல்கிற நிலைமை ஏற்படவேண்டுமென்று கருதுகிறேன். அந்த நிலையிலே சட்டமன்றத்தில் நடந்த சம்பவங்களைப் பற்றி உறுப்பினர்கள் அவரவர்களுக்குப் புரிந்த அளவிலே சொல்வது எந்த அளவிற்கு 'பிரிவிலேஜ் இஷ்யூ'-ஆக வரும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, if I remember aright, one incident I would like to bring to the attention of the Hon. Chief Minister. On that particular day the Hon. Chief Minister was not here and he was abroad. On that day when I was speaking somebody made a sound. When I commented upon that sound, the Chair stated that that was unparliamentary and he had expunged it. Then a lot of heated discussion took place and the Hon. Minister for Food was also there. Then he stated 'When the war was going on we are having a war here'. That was true. The Hon. Speaker knows about it. I have got the greatest respect for the Hon. Speaker and I have faith in him. So, Sir, if that part of the proceedings was not expunged, the public would have known what had transpired in the House.

My only submission is, if you are very strict, no discussion can take place outside. Let us for instance imagine such things happened in Parliament. So many things are told outside by political parties, political parties having no faith in Parliament, against Parilament. They have condemned Parliament and they have condemned Speaker's institution. Are they going to bring in privilege motion against those parties? My submission is, it is not at all fair if we are strict. We should not curb the freedom of expression of Press.

As I was talking on that day, there was sound behind me. I commented upon the sound. So, in all these things, what I say is let us take all this in a sportsmanlike manner.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, நான் இந்த மன்றத்திற்கு வேறொரு பழைய நிகழ்ச்சியைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1962-63-ல் எதிர்க் கட்சியிலே நான் துணைத் தலைவராக இருந்தேன். அப்போது என்னை ஆசிரியராகக் கொண்டு வெளிவந்த முரசொலிப் பத்திரிகையில் ஒரு தலையங்கத்தில் மாண்புமிகு முன்னாள் முதலமைச்சர் திரு. பக்தவத்சலம் அவர்கள்

1972 மார்ச் 28] [டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

சட்டமன்றத்திலே பேசியதைப்பற்றி ஒரே ஒரு வரி—இது என்று கூட அல்ல, ... 'பேரல'........ என்ற முறையில் எழுதப்பட்டு, வெளியிட்டிருந்தார்கள்.

அதற்காக அப்போது ஆளும் கட்சியாக இருந்த காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் அந்த முரசொலிப் பத்திரிகையின் மீது உரிமைப் பிரச்சனையைக் கொண்டுவந்தார்கள். அந்த உரிமைப் பிரச்சனை தவறானதா இல்லையா என்று நான் வாதிட விரும்பவில்லை. பத்திரிகை ஆசிரியர் என்று நான் இருந்தாலும், துணை ஆசிரியர்களும் எழுதுவார்கள்—சில நேரம் அவர்கள் எழுதுகிற சில விஷயங்கள் ஆசிரியரின் பார்வைக்கு வராமலேயே கூடப் பிரசுரமாகி விடுவதும் உண்டு. அவர்களுக்கு அந்தச் சுதந்திரமும் பொறுப்பும் இருக்கிறது. அதனால் எனக்குத் தெரியாமலேயே இதுபோன்ற தவறு நடந்துவிடுகிறது என்ற இந்தச் சமாதானத்தைக் கூறி, 'அது தவறு; அதற்கு நான் வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்' என்று இந்த அவையிலேயே கூறி யிருக்கிறேன். அன்றைக்கு, திரு. பக்தவத்சலம் அவர்களும் அதை ஏற்றுக்கொண்டு, என்னைப் பாராட்டி, அந்தப் பிரச்சனையை அதோடு விட்டுவிட்டார்கள்.

இப்போதும் கூட நம்முடைய நண்பர் சுந்தரம் அவர்கள் பத்திரிகையில் வந்திருப்பதுபோல 'உறுப்பினர்கள் ஊளை யிட்டார்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை; சத்தம் போட்டார்கள் என்றுதான் நான் சொன்னேன்' என்று சொல்லிவிட்டார்கள். அதோடு பிரச்சனை முடிந்திருக்கவேண்டியது. ஆனால் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் தான் "இல்லை, இல்லை, அவர்கள் ஊளையிட்ட தாகவும் சொல்லியிருக்கலாம்; அப்படிச் சொல்லி இருந்தாலும் அதில் என்ன உரிமைப் பிரச்சனை இருக்கிறது" என்பதாகச் சொல்லிப் பிரச்சனையை பெரிதாக்கி இருக்கிறார்கள்.

சட்டமன்றத்திலே உறுப்பினர்கள் பேசும்போது ஆரவாரம் செய்ய, சத்தம்போட, கருத்துக்களைச் சொல்ல உரிமை இருக்கிறது. உறுப்பினர்கள் ஆரவாரம் செய்தார்கள், சத்தம் போட்டார்கள் என்று வெளியிடப் பத்திரிகைகளுக்கும் உரிமை இருக்கிறது. ஆனால் ஊளையிட்டார்கள் என்று எழுதுகின்றபோது தான் இந்த அவை உறுப்பினர்களின் உரிமை பாதிக்கப்படுகிறது. அப்படி விமரிசிக்கப் பட்டிருக்கிறது என்ற அளவிலேதான் இந்த உரிமைப் பிரச்சனை கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி] [1972 மார்ச் 28

இப்போதும் நண்பர் சுந்தரம் அவர்கள் 'ஊளையிட்டார்கள் என்று சொல்லவில்லை; சத்தம் போட்டார்கள் என்றுதான் சொன்னேன், பத்திரிகையிலே ஊளையிட்டார்கள் என்று வந்திருப்பதுபற்றி எனக்குத் தெரியாது" என்றும் சொல்லி விட்டார்கள். சம்பந்தப்பட்ட உறுப்பினரே ஊளையிட்டார்கள் என்று சொல்லவில்லை என்பதால் இந்தப் பிரச்சனையை இத்தோடு விட்டுவிட்டு, இந்த உரிமைப் பிரச்சனைத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன் . . .

THIRU M. A. LATHEEF : Even though I am happy that the hon. Member has countered the press statement given by a particular paper and so the privilege issue against the Member could be dropped, let us first understand the aspersion cast by the press statement upon this House in its entirety. The Press statement has said something which has not been stated by the hon. Member. The paper has unnecessarily brought disrepute to the hon. Member. So not only on behalf of members of this House but also on behalf of the hon. Member, I raise the issue that the Hon. Speaker must take up the privilege issue against the paper. With regard to the question of deciding whether there is *prima facie* case I beg to differ from the views expressed by the hon. Leader of the Congress Party and also the hon. Leader of the Swatantra party, wherein they stated that these are quite common in a Parliamentary democracy, that 'shouting', that even some 'jeering' and some 'bouting' are common factors in parliamentary democracy, etc. I do disagree with them.

The Tamil Language also is not very poor. It is a very rich language. They could have used the word 'சப்தம்' The word 'ஊளை' is used to refer to shouting by an animal and that too by a carnivorous animal. This word has been purposely used and so there has been definite motivation and it casts aspersion and brings discredit to the entire House in the eyes of the public and this should be checked. So I submit there is a *prima facie* case and I request the Hon. Speaker to refer the matter to the Privilege Committee. That is my submission.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தப் பிரச்சனையை இவ்வளவு பெரிதுபடுத்திக்கொண்டிருக்க வேண்டாம் (ஆரவாரம்) . . . இதைச் சொல்வதற்குள்ளேயே இப்படி கையடிக்கவும், பெஞ்சைத் தட்டவும் செய்கிறார்களே. இதைத்தான் அவர்கள் வெளியிலே சொன்னார்கள். அதில் தவறு என்ன?

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இங்கே இது ஊளை என்றால், மற்றவர்கள் பேசுவது ஒன்றும் குயிலின் குரல் இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : இந்தச் சத்தத்திற்குக் கூட அவசியமில்லை என்றுதான் நான் சொல்லவந்தேன். ஊளை என்று சொல்லவில்லை. அப்படிச் சொல்லாத ஒன்றை நீங்களே சொல்ல வேண்டாம். ஒருவர் பேசும்போது ஆரவாரம் செய்தால், மற்றவர்களுக்கு அது இடைஞ்சலாக இருக்கும். அதைத்தான் நான் சொல்கிறேன். ஊளையிட்டார்கள் என்று நான் சொன்னதாகச் சொல்வது பெரிய குற்றம்.

திரு. துரைமுருகன் : இதைத்தான் என்றால், பத்திரிகையில் ஊளையிட்டார்கள் என்று வந்திருக்கிறது . . . ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இதைத்தான் வெளியிலே சொன்னார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். பத்திரிகையில் 'ஊளையிட்டார்கள்' என்று வந்திருக்கிறது அப்படியானால் இங்கே இருக்கின்றவர்கள் ஊளையிட்டார்கள் என்று சொல்வதாகத்தான் பொருள்படும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நான் இன்னும் பத்திரிகைக்குப் போகவில்லை. மெம்பரைப்பற்றித்தான் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறேன். மெம்பர் 'சத்தம் போட்டார்கள்' என்றுதான் சொன்னதாகக் குறிப்பிட்டார். நானும் சத்தம் போடுவதாகத்தான் குறிப்பிடுகிறேன்.

பத்திரிகையில் ஊளையிட்டார்கள் என்று வந்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். பத்திரிகையிலே இப்படிப்பட்ட ஒரு சிறிய தவறு வந்துவிட்டது என்பதற்காக பத்திரிகை மீது நடவடிக்கை எடுப்பது என்பது ஜனநாயகத்தில் அவ்வளவு சென்சிட்டிவாக இருக்காது. விரும்பக்கூடியதும் அல்ல. இதற்குப் போய் பிரிவிலேஜ் மோஷன் கொண்டுவந்து, பத்திரிகைமீது நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு உங்கள் இதயம் பலவீனமானதாகவா இருக்கிறது! எதையும் தாங்கக்கூடிய இதயம் படைத்தவர்கள் இதை பிரிவிலேஜ் கமிட்டிக்கு விடுவது ஜனநாயக வளர்ச்சிக்கு உகந்தது அல்ல. ஆனால், பத்திரிகைகள் இப்படித் தவறான

[1972 மார்ச் 28

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

செய்திகளைப் போடுவது நல்ல 'டேஸ்டாக' இல்லை என்று தெரிவித்துவிடலாம். அதில் தவறில்லை.

இந்தச் செய்தியைப் பார்த்த உடனே, சட்டசபையில் எங்கள் மதிப்பு குறைந்துவிட்டது என்று சொல்வது பொருத்தமுடைய தல்ல. மக்கள் உங்களை எடைபோடுவார்கள். ஆகவே, எதற்கெடுத்தாலும் பத்திரிகைமீது பிரிவிலேஜ் மோஷன் கொண்டு வருவது நல்லதல்ல. அந்தந்த பத்திரிகைகளின் தகுதிக்கு ஏற்ப சாதாரண சில தவறுகள் ஏற்படக்கூடும். இதைப் பரந்த மனப் பான்மையோடு பார்க்கவேண்டும். குறுகிய மனப்பான்மையோடு பார்க்கக்கூடாது. அதுதான் ஜனநாயகம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, பலவீனம், ஜனநாயகம், மக்கள் எடைபோடுவார்கள் என்றெல்லாம் இங்கே அம்மையார் அவர்கள் பேசினார்கள். மக்கள் நன்றாக மதிப்பிடுவார்கள். அது எங்களுக்குத் தெரியும். 1967-லும் எடை போட்டார்கள்; 71-லும் எடைபோட்டார்கள். 1967-ல் எடை போட்டது சரியாக இல்லை என்றுதான் 1971-ல் நன்றாக எடை போட்டு, இன்னும் கொஞ்சம் குறைத்து உட்கார வைத்திருக் கிறார்கள் (பலத்த சிரிப்பு). ஆக, மக்கள் எடை போடுவதில் புத்திசாலிகள்தான். அதைப்பற்றி கவலையில்லை. இப்போது பத்திரிகைமீது உரிமைப்பிரச்சனை கொண்டுவரவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். இந்த மன்றத்திலே இருக்கிற உறுப்பினர் ஒருவர் வெளியே போய், இந்த மன்றத்தின் உறுப்பினர்களையே தவறாகப் பேசலாமா என்று கேட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் 'நான் சத்தம் போட்டார்கள் என்றுதான் சொன்னேன்; ஊளை யிட்டார்கள் என்று சொல்லவில்லை' என்று சொல்லிவிட்டார்கள். எனவே, இந்தப் பத்திரிகை விவகாரத்தைப் பற்றி விமரிசிக்காமல் விட்டுவிடலாமா, உறுப்பினர் அவர்களின் சமாதானத்தை ஏற்றுக் கொள்ளலாமா என்பதைப் பற்றி நான் வலியுறுத்த விரும்பவில்லை. அதைத் தலைவரின் முடிவுக்கே விட்டுவிடுகிறேன். தகுந்த தீர்ப்பு அளிக்கவேண்டியது தலைவரின் கடமையாக இருக்கிறது. ஆனால், பத்திரிகையில் எதை வேண்டுமானாலும் எழுதி வரலாம் என்பது

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

ஜனநாயக ரீதியிலே ஒப்புக்கொள்ளப்படக் கூடிய ஒன்று அல்ல. கொள்கை விமர்சனங்கள், கருத்து விமர்சனங்கள், அரசியல் விமர்சனங்கள் இவற்றைப்பற்றி எல்லாம் யாரும் கவலைப்படவில்லை. ஒன்றிரண்டு சந்தர்ப்பங்களில் பத்திரிகைகளின் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்றாலும், அரசின் சார்பில். கொள்கைகள் குறைகூறப்பட்டன என்பதற்காக எந்த வழக்கும் போடவில்லை என்பதை அனைவரும் அறிவார்கள். எடுத்ததற்கு எல்லாம் ஜனநாயகம், ஜனநாயகம் என்று பேசி, ஜனநாயகத்தை தழைத்தோங்கி வளரவிட்டவர்களைப்போலப் பேசுகின்றவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் முரசொலி மீது பிரச்சனை கொண்டுவரப்பட வில்லையா? அதற்குப் பொறுப்பேற்று 'அது தவறுதான். அதற்காக வருந்துகிறேன்' என்று சொல்கிற அளவோடு அதை நானே நிறுத்திவிடவில்லையா? அந்த அளவோடு இந்தப் பிரச்சனையையும் நிறுத்தியிருக்கலாம். மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு. சுந்தரம் அவர்கள்தாம் அப்படிச் சொல்லவில்லை, என்று குறிப்பிட்டதனால் அவர்மீது எழுப்பப்பட்ட பிரச்சனை விடுபடுகிறது. பத்திரிகை மீதும் பிரச்சனையை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. இந்த அளவோடு இந்தப் பிரச்சனையை முடித்துவிடலாம் என்றுதான் என்னுடைய கருத்தை மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, ப்ரிவிலேஜ் சம்பந்தமாக லோக் சபாத் தலைவர் அவர்கள் இரண்டு நல்ல கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவற்றைத் தங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவிரும்புகிறேன்.

'Members who participate in the discussion must adopt restraint'

என்பதாகவும், அதேமாதிரி வெளியில் பொதுவாக சம்பவங்களைப் பற்றி 'House should not be sensitive' என்பதாகவும் சொல்லி யிருக்கிறார். பொதுவாக எங்களுக்குக் கூட ப்ரிவிலேஜ் என்று வந்தால் சிரமம் ஏற்படும் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[1972 மார்ச் 28

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

இந்தச் சட்டமன்ற கூட்டத் தொடர் ஆரம்பிக்கிறபோது பிரஜா சோஷலிஸ்டுக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும், எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும், ஸ்தாபன காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் வெளிநடப்புச் செய்தோம். அப்படி வெளி நடப்புச் செய்தபோது பல உறுப்பினர்கள் ஆரவாரம் செய்தார்கள் —'வெளியில் போகட்டும்' என்றார்கள். நம்முடைய லீடர் ஆப் தி ஹவுஸ்—நாவலர் அவர்கள் கூட அன்றைக்கு அவர்களைக் கையமர்த்தி அம்மாதிரி சத்தம் போடக்கூடாது என்றார். இதைப் பொறுத்தவரையில்—இந்த அவையின் ஒரு உறுப்பினர் என்ற முறையில் நாங்கள் வெளிநடப்புச் செய்கிறபோது ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆரவாரம் செய்தார்கள்—அவர்களை நாவலர் தான் அப்படிச் சத்தம் போடக்கூடாது என்று தடுத்தார்—இப்படி ஆரவாரம் செய்தது பின்னால் உறுப்பினருக்குப் பேசுகின்ற தெம்பையே இல்லாமல் அடிக்கிறது என்பதாக தம் கருத்தில் எடுத்துச் சொல்லலாம். ஆனால் இந்தச் சம்பவத்தைச் சொல்வதற்கு ஊளை என்ற வார்த்தையை உபயோகப்படுத்தி யிருப்பது சரியல்ல என்பதில் உறுதியாக இருப்பவன்.

இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சில பத்திரிகைகள் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்றன. எந்தக் கட்சியையும் சேராத பத்திரிகைகள் இருக்கின்றன—எதையும் எழுதலாம், எவ்வளவு மட்டமாகவும் எழுதலாம் என்கிற அளவில் அந்தப் பத்திரிகைகள் எழுதிக் கொண்டிருக்கின்றன. பொது வாழ்வில் யார் ஈடுபட்டாலும் இதுபோன்ற ஒரு பத்திரிகையினால் களங்கம் கற்பிக்கப்படுவதற்கு நாம் இடமளிக்கக்கூடாது. சட்ட பூர்வமாக இப்படி எழுதுவதைத் தடுப்பதற்கு ஏதாவது ஒரு வழியைக் கண்டுபிடித்தாகவேண்டும். நான் அந்தப் பத்திரிகையின் பெயரைச் சொல்ல விரும்பவில்லை கண்ணியமிக்க யாரும் அந்தப் பத்திரிகையைப் படிக்கக் கூடாது.

It has really reduced itself to obscenity.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அந்தப் பத்திரிகையின் பெயர் என்ன என்று சொன்னால் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வசதியாக இருக்கும்.

1972 மார்ச் 28]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சிவப்பு நாடா. நான் இரண்டு இஷ்யூ தான் பார்த்தேன். பண்புள்ள எந்த மனிதனும் அதைப் படிக்க முடியாது. அந்த அளவில் அந்தப் பத்திரிகையில் எழுதப் படுகிறது.

அதைத் தவிர கட்சியைச் சார்ந்த பத்திரிகைகள் விமர்சனம் செய்கின்றபோது அதைப் பெரிதாகப் பொருள்படுத்த வேண்டாம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Sir, one minute. I have also a right to speak. . .

MR. SPEAKER : The hon. Member has no right. . .

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Sir, I have got the right to request the Chair. . . .

MR. SPEAKER : I ask the hon. Member to resume his seat. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும், எதிர்க் கட்சித் தலைவர்களும் பேசினார்கள். இந்தப் பிரச்சினையை நானே முடிவு செய்திருக்க முடியும். இதுபற்றி இந்த மன்றத்திலேயே தெளிவான ஒரு கருத்தும், ஒரு பொது அபிப்பிராயமும் உருவாக வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் எல்லோரையும் கேட்டேன்.

திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் நன்றாகத் தம் கருத்தைச் தெரிவித்தார்கள். திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களும் இந்தச் சபை மிகுந்த 'சென்ஸிடிவ்' ஆக வெளியே நடப்பதுபற்றி— இருக்கக்கூடாது என்றார்கள்.

இதுபோன்ற பிரச்சினைகளைப் பார்க்கிறபோது சில விவரங்கள் பயங்கரமானதாக உருவாகி வருகிறது என்பதைப் பொது வாழ்வில் ஈடுபட்டிருக்கிற அனைவருமே உணர வேண்டும்.

சட்டமன்றம் என்பது ஒன்று. பத்திரிகை என்பது ஒன்று. பேச்சுமேடை என்பது ஒன்று. இவை ஒவ்வொன்றும் நல்ல முறையில் தத்தம் நிலையில் இருந்து செயல்பட்டாக வேண்டும். பொதுமேடைப் பேச்சில் சட்டமன்றம் கவிழ்க்கப்படும் அளவில்

[1972 மார்ச் 28

[பேரவைத் தலைவர்]

பேசுவதோ—பத்திரிகைகள் பொது வாழ்வில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களைக் கேவலப்படுத்தும் முறையில், சட்டமன்றத்தையே கவிழ்க்கும் முறையில் எழுதுவதோ விரும்பத்தக்கது அல்ல. இந்த மூன்றும் தத்தம் நிலையில் இருந்து ஒன்று ஒன்றின் வளர்ச்சிக்குப் பயன்படாது ஒன்றை ஒன்று கவிழ்க்கிற நிலை வளர்வது நல்ல ஜனநாயக வளர்ச்சிக்கு உகந்ததாகவும் இருக்காது.

திரு. சுந்தரம் அவர்கள் 'தாம் அப்படி வெளியில் சொல்லவில்லை' என்றார்கள். அதற்காக நான் அவரைப் பாராட்டுகிறேன். "சொல்லியிருந்தாலும் அப்படிச் சொன்னால் என்ன?" என்று திரு. ஹாண்டே அவர்கள் வாதிட்டார்கள்.

பொதுவாழ்வில் தங்களை அர்ப்பணித்துக்கொண்டவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள். அவர்களைப்பற்றி வெளியில் உள்ளவர்கள் என்ன மதிக்கிறார்கள் என்பதைவிட, அவர்களே அவர்களை மதித்துக்கொள்வது மிகவும் அவசியம். விமர்சனம் செய்வதற்கு எல்லோருக்கும் உரிமை இருக்கிறது. ஆனால் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுடைய செய்கையைக் கேவலப்படுத்துகிற முறையில் வெளியில் சட்டமன்ற உறுப்பினரே பேசுவது என்பது மிகவும் கவலைக்குரியதாகும். அப்படிப் பேசாத நிலையில் ஒரு பத்திரிகையில் ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் பேசியதாகக் குறிப்பிடுவது இந்தச் சட்டமன்றத்தையே கேவலப்படுத்துவதாகும் என்பதை எல்லா உறுப்பினர்களும் அறிவார்கள்.

இந்தப் பிரச்சினையில் திரு. சுந்தரம் அவர்கள் தாம் அப்படிப் பேசவில்லை என்று கூறிய காரணத்தினால் அவர் மீது உள்ள ப்ரிவிலேஜ் பிரச்சினை விடப்படுகிறது.

அதே சமயத்தில் பத்திரிகையின் மீது உரிமைப் பிரச்சினையை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பதாக திரு. லத்திப் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நாட்டில் உள்ள தலைவர்கள்—பொதுவாழ்வில் ஈடுபடுகிறவர்கள்—சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள்—எல்லோரும் கவலையோடு பேரவையின் கௌரவம், கண்ணியம் எந்த வகையிலும் குறைவுபடாது பாதுகாக்கவேண்டிய நிலையில் இதுபோன்ற காலக்குறிகளில்—ஆழ்ந்த கவனம் செலுத்தவேண்டியவர்களா

1972 மார்ச் 28]

[பேரவைத் தலைவர்]

கிறார்கள். இந்தப் பத்திரிகையின் மீது நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்வதற்கு ஒன்றும் இல்லை என்று சொல்ல முடியாது. ஆயினும் இன்றையதினம் நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதற் கிணங்க—உரிமைப் பிரச்சினைக்கு உகந்ததாக இது இருந்தாலும் கூட—இதோடு இந்தப் பிரச்சினையை முடிக்கிறேன்.

(3) கவன ஈர்ப்பு.

(அ) உணவு அமைச்சரின் அறிக்கையை மறுத்து இந்திய உணவு இணையம் விடுத்துள்ள பத்திரிக்கை அறிக்கை.

THIRU M. A. LATHEEF: Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Food and Revenue to a matter of urgent public importance, namely, "the Press Statement of the Food Corporation of India" wherein the statement of the honourable Food Minister made on the floor of the House on 24th March 1972 has been countered by averring 'that the Union Ministry is not engaged in a sale with a profit motive and this transaction therefore cannot attract sales tax'."

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM: On 24th March 1972, while replying to the debate on Demand No. 3 "General sales tax and other taxes and Duties", I had occassion to mention that the Government of India had issued instructions to the Food Corporation of India not to pay over to the State Government the sales tax on fertilisers collected by F.C.I. under the Tamil Nadu General Sales Tax Act. I also expressed the hope that the Government of India would appreciate that this was not a correct stand and come to an amicable settlement.

It has been reported in the 'Hindu', dated 25th March 1972 that on making enquiries with the Food Corporation of India, the said newspaper has been informed (i) that no sales tax is collected on the sales of fertilisers by the Food Corporation of India, (ii) that the Food Corporation of India is acting as an agent of the Union Ministry from December 1968 when the Regional Directorate of Food was abolished and since the Government of India was not engaged in sales with a profit motive, the transactions by the Food Corporation of India cannot attract sales tax and (iii) that since fertiliser is liable to single point

[Thiru P. U. Shanmugam]

sales tax and the Commissioner of Food Production had collected sales tax on sales of fertilisers effected by him, no sales tax is chargeable at the point at which the fertilisers were passed on by the F.C.I. to the Commissioner of Food Production.

I take this opportunity to inform the House that the newspaper has not been correctly informed by the F.C.I. The facts of the case briefly are these :—

From 16th December 1968, with the winding up of the Regional Directorate of Food of the Ministry of Food and Agriculture, Government of India, the F.C.I. commenced its sales of fertilisers within and outside the State of Tamil Nadu. In June 1967 itself, the Board of Revenue had brought to the notice of this Government that the Regional Directorate of Food, which was functioning on that date, had refused to admit its liability to tax, on its sales. Even at that time this Government could have left it to the Board of Revenue to instruct its officers to proceed to assess and collect the tax in accordance with the statutory provisions.

But since this Government were anxious to come to an amicable settlement we wrote to the Government of India in this regard. On the matter being taken up by me demi-officially with the Union Minister for Food and Agriculture, he in his D.O., dated 3rd November 1970, agreed that with the re-definition of the term "business" under the Tamil Nadu General Sales Tax Act from 1st September 1964, the Government of India would be liable to pay sales tax on the transactions of the Regional Directorate of Food from 1st September 1964. He however denied the liability of the Government of India to pay sales tax on these transactions for the period prior to 1st September 1964. The question of liability for this limited period prior to 1st September 1964 is under correspondence with the Government of India. In my D.O., dated 4th February 1971 and again in my D.O., dated 17th December 1971, addressed to Union Minister for Food and Agriculture, the Government of India have been clearly informed that the correspondence with the Government of India has nothing to do with the liability of the F.C.I. and that the assessment of the transactions of the F.C.I. would be proceeded with, in accordance with the statutory provisions.

1972 மார்ச் 28]

[Thiru P. U. Shanmugam]

The Commercial Tax authorities accordingly assessed the F.C.I. to sales tax for the year 1968–69. The F.C.I. disputed this before the Appellate Assistant Commissioner who dismissed the appeal. The F.C.I. thereupon, filed an appeal before the Sales Tax Appellate Tribunal which is presided over by a judicial officer of the rank of a District Judge. The Tribunal by its order, dated 13th March 1972 dismissed the appeal and confirmed the assessment of the F.C.I. made by the Department. All the contentions of the F.C.I. referred to in the newspaper report had already been placed by them before the Appellate Assistant Commissioner and the Tribunal, and these statutory forums had gone in detail into these and dismissed them as not tenable.

As already stated by me in this House on 24th March 1972, the F.C.I. has collected sales tax on its transactions in fertilisers but has withheld remitting this to the State Government on instructions from the Government of India. We understand that the F.C.I. has received such instructions even as late as on 15th March 1972 from the Ministry of Food and Agriculture.

Under the Tamil Nadu General Sales Tax Act, fertiliser is liable to a single point tax on the first sale and it is the sale by the F.C.I. that is accordingly to be taxed. The Sales Tax Appellate Tribunal in its order, dated 13th March 1972 has also fixed the liability on the F.C.I. only, as the first seller in the State. Even though this Government are in a position to recover the tax from the F.C.I. in pursuance of the Tribunal's findings, we would request the Government of India to settle the matter amicably and direct the F.C.I. to pay to the State Government the sales tax due to the State Government.

The State Government on its part will have no objection to set off against these dues whatever collections of sales tax the Commissioner of Food Production has made.

(ஆ) பேசின் பிரிட்ஜ் அருகில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை மேம் பாலத்தின் பணி முடிவடைவதில் தாமதமும் அதனால் ஏற்பட்டுள்ள போக்குவரத்து பாதிப்பும் குறித்து.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : தலைவர் அவர்களே, சட்டப் பேரவை எண் 41-வது விதியின்கீழ்,

[திரு. கா. வேழவேந்தன்]

" பேசின் பிரிட்ஜ் அருகில் அமையும் தேசிய நெடுஞ்சாலை மேம்பாலத்தின் பணி, கடந்த சில ஆண்டுகளுக்கு முன்னுல் தொடங்கியும், இன்னமும் முடிவடையாமல் தள்ளிப் போகின்ற காரணத்தால் நெல்லூர் நெடுஞ்சாலை மூலம் சென்னை நகருக்கு வரும் ஏராளமான வண்டிகளும், மக்களும் பல கல் தொலைவு சுற்றிக்கொண்டு வரவேண்டியுள்ள நிலை " பற்றிய அவசரப் பொது முக்கியமான காரியத்தை மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, பேசின் பிரிட்ஜ் பகுதியில் மூன்று பாலங்கள் அகலப்படுத்தும் பணி அரசினர் ஆணை எண் 330, பொதுப்பணித் துறை நாள் 1—4—66-ல் (Under Part II Scheme) வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதனுள் கீழ்க்காணும் பணிகள் அடங்கும் :—

(1) பக்கிங்ஹாம் கால்வாயின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.

(2) ஓட்டேரி கால்வாயின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.

(3) ரெயில்வே மேம்பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.

(4) மேல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பாலங்களுக்கிடையில் ஆன அணுகுசாலைகளை அமைத்துத் தார் மேற்பரப்பு அமைத்தல்.

மேற்குறிப்பிட்ட பணிகளுள் முதல் இரண்டு பணிகள் முடிவாகி விட்டன. மூன்ருவதாகக் குறிப்பிட்டுள்ள பணி இருப்புப் பாதைத் துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. அந்தப் பணி மார்ச் மாத இறுதிக்குள் முடிவடையும் என எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

மேற்குறிப்பிட்ட நான்காவதான பணியில் மீண்ட பகுதியில் 150 அடிக்கான சதுாரமும் வியாசர்பாடி பகுதியில் 50 அடிக்கான தூரமும் தவிர மீதமுள்ள பகுதியில் பணி முடிந்துவிட்டது. அந்த பகுதி ரயில்வேயினுல் அவர்களின் பணிக்காக உபயோகப்படுத்தப் பட்டு வருகிறது.

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

தலைமைப் பொறியாளர் (தேசிய நெடுஞ்சாலே) ரெயில்வேயின் பணி முடிந்த பிறகு விடப்பட்ட பகுதியில் தார் மேற்பரப்பு ஏப்ரல் 1972-ம் வருடத்திற்குள் போடப்பட்டு விடும் என்று கூறுகிருர். மேலும், தலைமைப் பொறியாளர் (தேசிய நெடுஞ்சாலே) அவர்கள் தேசிய நெடுஞ்சாலே வழியாக நெல்லூருக்கு நேரிடை போக்குவரத்து ஏப்ரல் 1972 இறுதிக்குள் ஆரம்பமாகும் என்றும் கூறுகிருர்.

தாமதம் பற்றிச் சொன்னார்கள். இந்தப் பணிகளுக்காக டெண்டர்கள் கோரப்பட்டு, 7-2-1967-ல் ஒப்பந்தம் எழுதப் பட்டது. நில ஒப்படைப்பில் ஏற்பட்ட காலதாமதத்தின் காரணமாக அவர்கள் தங்கள் டெண்டரை திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டுவிட்டனர். பின்னர் மறுபடியும் ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, 1970 சனவரி மாதம்தான் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது எல்லா வேலேகளும் முடிவடைந்து 1972 ஏப்ரல் இறுதிக்குள் நேரிடைப் போக்குவரத்து ஆரம்பமாகும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

4. அறிக்கை அளித்தல்

"நாத்திகம்" நாளிதழ் மீதான உரிமை மீறல் பிரச்சினேயில் உரிமைக் குழுவின் இடைக்கால அறிக்கை

THIRU P. SEENIVASAN: I rise to present the interim report of the Committee of Privilege on the matter of privilege raised against the Tamil daily 'Nathigam' in regard to certain comments published in its issue, dated 10th March 1972.

5. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள்

(அ) தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பயிரிடும் குத்தகைதாரர்கள் குத்தகை நிலுவை (தணிப்பு) சட்டமுன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலேவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பயிரிடும் குத்தகைதாரர்கள் குத்தகை நிலுவை (தணிப்பு) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

[மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்]

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பயிரிடும் குத்தகைதாரர்கள் குத்தகை நிலுவை (தணிப்பு) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன்வடிவு பேரவை முன் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிலச் சீர்திருத்த (நிலவுடைமைக்கு உச்ச வரம்பு வரையறுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன் வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிலச் சீர்திருத்த (நிலவுடைமைக்கு உச்சவரம்பு வரையறுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிலச் சீர்திருத்த (நிலவுடைமைக்கு உச்சவரம்பு வரையறுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன்வடிவு பேரவை முன் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

(இ) தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு அடகுக் கடைக்காரர்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு அடகுக் கடைக்காரர்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு. அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு அடகுக் கடைக்காரர்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன்வடிவு பேரவை முன் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

(ஈ) தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பஞ்சாயத்துக்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பஞ்சாயத்துக்கள் (திருத்த) சட்டமுன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு பஞ்சாயத்துக்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன்வடிவு பேரவை முன் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

(உ) தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு வர்த்தகம் அல்லாத நிறுவனங்கள் சட்டமுன்வடிவு.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, 1972-ம் ஆண்டு வர்த்தகம் அல்லாத நிறுவனங்கள் சட்டமுன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : இச்சட்ட முன் வடிவை நான் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச்சட்ட முன்வடிவு பேரவை முன் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

6. 1972-73-ஆம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள்மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

(அ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 52,63,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்"

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

'That the allotment of Rs. 52,63,100 under Demand No. 2 —Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.'

THIRU SOWDI S. SUNDARA BHARATHY : Sir, I move the following cut motion to discuss policy and to stress the need for nationalisation of all private bus transports irrespective of numbers and routes—

'That the allotment of Rs. 52,63,100 under Demand No. 2 —Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.'

திரு. கே. எ. வகாப் : தலைவர் அவர்களே, லாரிகளுக்குச் செலுத்தப்படத்தக்க கட்டணங்கள்மீது ரூபாய்க்கு ஐந்து காசு வீதம் வரி விதிக்கப்பட்டதுபற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 52,63,100-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கப் பேருந்துகளானாலும் மற்றவையானாலும் தகுதி சான்றிதழ் (Fitness

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

Certificate) வழங்குவதில் சட்டத்தைக் கண்டிப்புடன் அமல் நடத்தவேண்டியதன் அவசியத்தைப் பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 52,63,100-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, தனியார் லாரி, பஸ் டிரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் நிரந்தரமாக்கி அவர்களுக்கு முதலாளிகள் கட்டாய ஆயுள் இன்சூரன்ஸ் கட்டுவதின் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

'That the allotment of Rs. 52,63,100 under Demand No. 2—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.'

(ஆ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,46,10,200-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்"

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

'That the allotment of Rs. 10,46,10,200 under Demand No. 30—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.'

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following cut motion to discuss about the general policy of nationalisation of Bus Transport in the State—

'That the allotment of Rs. 10,46,10,200 under Demand No. 30—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.'

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, நெடுந்தூர விரைவு வண்டிகளில் வசதியான இருக்கைகள் பொருத்தி பிரயாணிகளுக்கு வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்பது குறித்து விவாதிக்க--

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 10,46,10,200-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச்செலவு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச்செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,26,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்"

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

'That the allotment of Rs. 2,26,61,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.'

THIRU J. JAMES : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

'That the allotment of Rs. 2,26,61,000 unde Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.'

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following cut motion to discuss about "Bus a day scheme" in Madras Workshop which results in defective fittings and the need for 1½ day scheme—

'That the allotment of Rs. 2,26,61,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.'

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் ஏற்கனவே அச்சிட்டு அளித்துள்ள எனது உரையை* இப் பேரவையில் நிகழ்த்திய உரையாக ஏற்றுக்கொண்டு விவாதத்தை தொடங்கி வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சென்னை நகரிலே பஸ் போக்குவரத்து நெருக்கடி மிகவும் கடுமையாக இருக்கிறது. காரணம் என்னவென்று சொன்னால் பெருவாரியாக வாடகைக்குப் பயந்து சென்னைக்கு வெளியிலே உள்ளவர்கள் தினமும் சென்னைக்கு வந்துபோக வேண்டிய நிலைமையில் 10 மணிக்கு ஆபீஸ் என்றால் காலையிலே 7 மணிக்கே வீட்டைவிட்டுப் புறப்படவேண்டியிருக்கிறது. ஆபீஸுக்கு வருவதிலேயே இரண்டு மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. அதேபோல 5 மணிக்கு ஆபீஸ் விட்டால் வீட்டுக்குப் போய்ச்சேர 9 மணி ஆகும். இப்படி 6 மணிநேரம்தான் வேலையென்றாலும்கூட 10, 12 மணிநேரம் வரை ஆகிவிடுகிறது. போக்குவரத்து அதிக இடைஞ்சலாக இருக்கிறது.

சென்னை நகரத்தைச் சுற்றிலும் 60 சதவிகிதம் தொழில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. சென்னையிலேதான் அதிகமாக சர்க்கார் ஆபீஸ்களும் இருக்கின்றன. இதைத்தவிர வெளியூர் களிலிருந்து சென்னைக்குவருகிற ஜனங்கள் வேறு. சாதாரண மாகவே நெருக்கடி இருக்கக்கூடிய நிலைமையிலே பீக் ஹவரிலே நெருக்கடி எந்த அளவுக்கு இருக்கும் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

அதிகப்படியாக பஸ்கள் விட வேண்டுமானால் லேலண்ட் பஸ்கள் வேண்டுமானால் சேஸிஸ் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்வார்கள். லேலண்ட் பஸ்கள் கிடைக்கவில்லை என்றால் வேறு கம்பெனிகளி லிருந்து பஸ்களை வாங்குவதற்குச் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். நெருக்கடியைக் குறைக்கவேண்டும். ஒரு மணி நேரம் அரை மணி நேரம் என்று பீக் ஹவரிலே பஸ் நின்று விடுகிறது. பீக் ஹவரிலே பஸ் நிற்காமல் வரக்கூடிய நிலைமையைச் சர்க்கார் செய்ய வேண்டும். ஒவ்வொரு பஸ் ஒரு மணி நேரம் கழித்துத் தான் வருகிறது. பல பஸ்கள் ரோடுகளிலேயே நின்றுவிடுகின்றன.

*538–548-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு 3-ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

சில பஸ்களிலே செல்ப் ஸ்டார்ட்டர் சரியாகக் கிடையாது, தள்ளித்தான் ஸ்டார்ட் செய்ய வேண்டும். பல்லவா! தள்ளவா !! என்றுதான் ஜனங்கள் சொல்கிறார்கள். ஒவ்வொரு டெர்மினஸிலும் அரை மணி நேரத்திற்கு மேலே பஸ் நிற்கிறது. செல்ப் ஸ்டார்ட்டர் சரியாக இல்லாததால் தள்ளி ஸ்டார்ட் செய்வதால் அந்த டெர்மினஸிலே நிற்கும்பொழுது எல்லாம் எஞ்சின் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இதனால் சர்க்காருக்கு ஏகப்பட்ட நஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

ரிப்பேர் ஏற்பட்டால் உடனடியாக ரிப்பேர் செய்யாமல் இருப்பதால் அது அதிகமாகி பெரிய செலவிலே கொண்டுபோய் விடுகிறது. எனவே, ரிப்பேர்களை உடனுக்குடன் செய்யவேண்டும். ஸ்டான்டிங் பாஸஞ்சர்ஸ் பஸ்களில் அனுமதிக்கப்படுவதால் அதிகமாக வசூல் ஆகலாம். இருந்தாலும் நாளடைவில் அதனுடைய எஞ்சின் வீக் ஆகி பாகங்கள் எல்லாம் தேய்ந்து சர்க்காருக்கு அதிகமான நஷ்டம்தான் ஏற்படும். எனவே, அதைப்பற்றி கவனிக்க வேண்டும்.

எத்தனை பஸ்களுக்கு எத்தனை தொழிலாளர்கள் என்பது கணக்குக் கிடையாது. தஞ்சையிலே ராமன் அன்ட் ராமன் கம்பெனியிலிருந்து பஸ்களை எடுத்தார்கள். அந்த நிறுவனத்திலே 33-1/3 சதவீதம் ஏற்கெனவே ஆட்குறைப்பு. இப்பொழுது அவர்களை எடுத்துக்கொண்டு அதிலே 55 சதவிகிதம் நீக்கி விட்டார்கள். தொழிலாளர்கள் பூராவும் இப்பொழுது டெம்பரரியாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தினக்கூலிதான், ஸ்கில்டு ஒர்க்கர்ஸ் ரொம்பக் குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுத்து பர்மனன்ஸி கொடுத்தால்தான் அக்கறையாக ரிப்பேர்களைக் கவனிப்பார்கள். டெம்பரரி ஒர்க்கர்ஸ் அன் ஸ்கில்டு ஒர்க்கர்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறார்கள், அதனால் அதிகமாக ரிப்பேர் ஆகிவிட்டு நாளடைவில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை.

பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் 6 மணி நேரம் பஸ்கள் ஓடினால் 17, 18 மணி நேரம் ரெஸ்ட் கொடுக்கிறார்கள். மனிதனுக்குக் கொடுக்கிற ரெஸ்ட் 6 மணி நேரம். பஸ்களுக்கு அவ்வளவுகூட வேண்டியதில்லை. இரண்டு மணி நேரம் என்ற அளவுக்கு நிறுத்தினால் அந்தச் சூடு ஆறிய பிறகு மீண்டும் ஓட்டலாம்.

1972 மார்ச் 28]

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

அம்மாதிரிச் செய்து பீக் ஹவரிலே அதிகமான பஸ்களை ஓடச் செய்து நெருக்கடியைக் குறைக்கலாம்.

சர்க்காரிடமிருந்து பஸ்களை வாங்கிக்கொண்டுபோய் கோவையிலே இருக்கின்ற முதலாளிகள் நல்ல முறையிலே ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எஞ்சின் நல்ல முறையிலே இருக்கும்பொழுதே ஏலம் விடப்படுகிறதா? எஞ்சின் என்றால் அது எவ்வளவு ஓட வேண்டும், எவ்வளவு மணி நேரம் எஞ்சின் ஓடினால் ஏலம் விடலாம் என்று இருக்கிறதா? டிரைவர்களுக்கு அதிகமான சம்பளம் கொடுத்து அவர்களிடம் வண்டியைக் கொடுத்தால் அவர்கள் நல்ல முறையிலே அதைக் கவனிக்க முடியும். தனிப்பட்ட ஆட்கள் இங்கேயிருந்து வாங்கி ஓட்டுவதைவிட சர்க்காரே ஏன் அப்படி செய்யக் கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, நான்கு கார்ப்பரேஷன்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆந்திராவை எடுத்துக்கொண்டாலும், டெல்லியிலே எடுத்துக்கொண்டாலும் ஒரே கார்ப்பரேஷன்தான் இருக்கிறது. நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் இருப்பதால் நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகும். அந்தக் கார்ப்பரேஷனில் கூட எந்த முதலாளியிடமிருந்ததோ அதே முதலாளிதான் போடப்பட்டிருக்கிறார். அங்கு அந்த முதலாளியே நடத்தவில்லை, மானேஜர்கள்தான் நடத்தினார்கள். எனவே, பஸ் முதலாளிகளுக்குப் பதிலாக மேனேஜர்களையும் ஆலோசனைக் கமிட்டியில் போட்டால் நல்ல ஆலோசனைகளைப் பெறமுடியும். (முற்ப 11)

அடுத்தபடியாக, ஓர்க்கர்ஸை அட்வைசரி கமிட்டியில் போட்டால் மட்டும் போதாது. நிர்வாகக் கமிட்டியிலும் ஓர்க்கர்களைப்போட்டு, ரிப்பேர் எப்படிச் சீக்கிரமாகச் செய்வது திறமையாக எப்படிச் செய்வது என்பதற்கு ஆலோசனைக் கேட்டுக் கொள்ள வேண்டும்.

அத்துடன் எந்தக் கட்சியிலும் சாராத போக்குவரத்தில் அக்கறைகொண்ட பொது ஜனங்களைக் கமிட்டியில் போடுவதால் சரியான முறையில் கொண்டுவருவதற்கு முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

[1972 மார்ச் 28

ஐம்பத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இருப்பவர்களிடமிருந்து தான் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஐந்து பஸ் இருந்தால் வயபிள் யூனிட்தான். எனவே, பத்து பஸ்களுக்கு மேல் இருந்தாலே எடுத்து ஓட்டுவது நல்லது. இப்பொழுது ஆயிரம் பஸ்கள் இருக்கிறது என்றால் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் லாபகரமாகத் தொழிலைச் செய்ய முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நாம் இவ்வளவு அதிகமாகப் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தாலும் ஒர்க்ஷாப்புகள் மோசமாக இருக்கின்றன. எந்த சாதாரண சாமான் வேண்டுமென்றாலும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடையாது. அதனால் மாதக் கணக்கில் பஸ் ஓடாமல் இருக்கிறது. திருச்சியில் இருக்கும் டிரான்ஸ்போர்ட் பூராவும் வெளி ஒர்க்ஷாப்புகளில்தான் வேலை செய்கிறார்கள். இவ்வளவு நிறைய பணம் இருக்கும்பொழுது நல்ல ஒர்க்ஷாப்புகளை அமைக்க முடியும். அப்படியிருக்கும்பொழுது ஏன் வெளியில் செய்ய வேண்டும் என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

(திரு. செ. கந்தப்பன் தலைமை.)

அதுமட்டுமல்லாமல், பாடி பில்டிங் தயார் செய்வதற்கான எஞ்ஜினியர்களை நாமே ஏன் தயார் செய்யக்கூடாது? சிலவற்றை வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்து பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு வேண்டிய அனைத்தையும் நாமே தயார் செய்ய வேண்டும். அப்படித் தயார் செய்வதை மத்திய சர்க்கார் தடுத்ததா? ஏன் இம்மாதிரித் திட்டம் போடக்கூடாது?

அதுமட்டுமல்லாமல், தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்கனவே வேஜ் போர்ட் தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறது. அதைச் சர்க்கார் அமல் செய்யாததன் காரணமாகப் பாக்கியிருக்கும் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் அமலாக்க மறுக்கிறார்கள். ஆகவே, உடனடியாக சர்க்கார் கவனித்து வேஜ் போர்ட் தீர்ப்பை அமல் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, ஒரே ரூட்டில் பிரைவேட் வண்டியும் ஓடுகிறது, சர்க்கார் வண்டியும் ஓடுகிறது. பிரைவேட்டாக ஓடும் வண்டிகளின் டிரைவர்களுக்கு முதலாளிகள் போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால்

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

அதே ரூட்டில் ஓட்டும் சாதாரண சர்க்கார் டிரைவர்களுக்கு ஒன்றுமில்லை. ஆகவே சர்க்கார் மனமுவந்து குறைந்தபட்ச போனஸ் என்று ஓரளவாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* **திரு. என். கிட்டப்பா** : தலைவரவர்களே, 1972-73-ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக்கோரிக்கையினை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கடமைப்படுகிறேன்.

1947-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் சென்னை மாநகராட்சிப் பகுதியில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்களையெல்லாம் அன்றைய காங்கிரஸ் ஆட்சி நாட்டுடைமை ஆக்கியது என்றாலும் 1967-க்குப் பின்னால் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்தத் தமிழ்நாட்டினுடைய முதலமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகுதான் 75, மற்றும் 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கினார்கள். அதைப்போலவே இப்பொழுது நமது கலைஞர் அவர்களின் ஆட்சியில் 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களை வைத்திருக்கும் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருப்பது என்பதிலெல்லாம் என்னைப் போன்றவர்கள் நிச்சயமாக மகிழ்ச்சி யடையக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

அதிலும் குறிப்பாக நான் சார்ந்திருக்கின்ற தஞ்சை மாவட்டத்தில் ராமன் அண்ட் ராமன், ராமவிலாஸ் போன்ற பஸ் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமையாக ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதைப்போலவே வெளியே ஏ.பி.டி. பஸ் நிறுவனம், டி.வி.எஸ். நிறுவனம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

மிகவும் குறிப்பாக தஞ்சை மாவட்டத்தில் சக்தி விலாஸ் பஸ் கம்பெனி இன்னும் தகராறில் இருந்து மீட்கப்படாமல் சோழா போக்குவரத்து சரிவர செயற்படாமல் இருக்கிறது. நான் இந்த நேரத்தில் மிகப்பணிவன்போடு குறிப்பிட விரும்புவதெல்லாம், அந்த சக்தி விலாஸ் பஸ் கம்பெனியிலே பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் பல மாதகாலமாக நிறுவனத்திலிருந்து சம்பளப் பாக்கிகள் முதலியவைகள் கொடுக்கப்படாமல், தங்களது தட்டுமுட்டுச் சாமான்களை அடகு

[திரு என். கிட்டப்பா] [1972 மார்ச் 28

வைத்து சாப்பாட்டிற்கே லாட்டரி அடிக்கும் நிலையில் இன்றைய தினம் ஆலாய்ப் பறந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக் காட்டி அவர்களுக்கு வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்துதர வேண்டுமென்று அரசினரை மிகவும் தாழ்மையுடன் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே இன்றையதினம் பண்டைய தமிழ் மன்னர்களின் பெயர்களால் சேர, சோழ, பாண்டிய, 'பல்லவா' என்ற பெயர்களில் பஸ் போக்குவரத்துக்களை நமது தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களை உருவாக்கியிருப்பதிலேயிருந்து தமிழகத்திலேயுள்ள தமிழ் நெஞ்சங்கள் இந்த அரசை நிச்சய மாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றன.

சிதம்பரம், தர்மபுரி, மேட்டூர் பகுதிகளில் துணைப் பணிமனைகளை உருவாக்குவதற்கு நமது அரசு குறிப்பாக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்கள் மேற்கொண்டிருக்கும் நல்ல திட்டங்களை நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேநேரத்தில் என்னுடைய மனக்குறை ஒன்றினையும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களிடத்தில் தாழ்மையுடன் குறிப்பிட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மாயவரத்தில் நின்று கொண்டிருந்த பஸ்ஸை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த சிதம்பரத்திற்குக் கொண்டுபோக நடவடிக்கைகள் எடுக்கிறார்கள் என்று கேள்விப்பட்டேன். நேரடியாகக் கேட்ட பொழுது இல்லை என்று அறிவித்தார்கள். எனவே தயவு செய்து அந்த துணைப் பணிமனையை எங்கள் பகுதியில் அமைக்க வேண்டுமென்று எங்கள் தஞ்சை மாவட்டத்தின் அண்டைய மாவட்ட அமைச்சர் என்ற முறையில் அவர்கள் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இயல் ஊர்தி சென்னையில் மத்திய நிலையத்துடன் தொடர்புகொண்டு இயங்குவதாக அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாயூரம் அல்லது நாகையிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்பொழுது சிலநேரங்களில் சர்க்கார் பேருந்துகள் நின்று கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அப்படி நிற்கும் பஸ்களுக்கு, ப்ரேக் டவுன் ஆகும் பஸ்களுக்கு துணைபுரியும் வகையில் முக்கியமான ரூட்டுகளில்

1972 மார்ச் 28] [திரு. என். கிட்டப்பா]

இந்த இயல் ஊர்திகளை அமைக்க போக்குவரத்துத்துறை நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மிக முக்கியமான இந்த நேரத்தில் என்னுடைய மனமுவந்த பாராட்டுக்களை நமது போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்களுக்குத் தெரிவிக்கின்ற நேரத்தில் ஆம்னி பஸ்களை ஒடுக்கியதற்கும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் ஆம்னி பஸ்கள் அவ்வளவு அதிகமாக ஓடிக்கொண்டு ரெகுலர் சர்வீஸ்களைப்போல் ஓடிக்கொண்டிருந்த அவற்றையெல்லாம் குறைத்து அந்த ஆம்னிபஸ்களை இன்று இல்லாத அளவிற்கு அல்லது மிகக்குறைவாக ஓடுகின்ற அளவிற்கான வழிவகைகளை நமது அமைச்சரவர்களின் நடவடிக்கைகள் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படி ஆம்னிபஸ்கள் என்ற பெயரால் ரெகுலர் பஸ்கள் இன்னும் ஒன்றிரண்டு ஓடுவதையும் தடுக்க நடவடிக்கையெடுத்து அவைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு இறுதியாக, என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றி கேள்விநேரத்தின் பொழுது கேட்பதற்கு வாய்ப்பில்லாமல் போன காரணத்தினால் அந்தக் கேள்வியிலே நான் கேட்டுக்கொண்டதைப்போல, மாயூரத்திலிருந்து வைத்திஸ்வரன் கோயிலுக்கு 12 மைல் தூரம்தான் இருக்கும். இந்த 12 மைல் தூரமுள்ள ரூட்டில் பட்டவர்த்தி வழியாகச் செல்லுகின்ற பஸ் என்ன காரணத்தாலோ அண்மையில் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. மாயவரத்திலிருந்து பட்டவர்த்தி வழியாக வைத்திஸ்வரன் கோயிலுக்குச் செல்ல வேண்டுமானால் அந்த 12 மைல் தூரத்திற்குள் இரண்டுமுறை இறங்கி ஏற வேண்டியதாக இருக்கிறது. எனவே அமைச்சரவர்கள் என்னிடத்திலே கலந்து பேசிக்கொண்டிருந்தபொழுது சொன்னதைப்போல அந்த மாயூரத்திலிருந்து பட்டவர்த்தி, வைத்தீஸ்வரன் கோயில் வழியாக புங்கனூர் வரையிலே அந்த பஸ்ஸை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று இறுதியாகக் கூற விரும்புகிறேன். 1968-ம் ஆண்டு என்று நான் கருதுகின்றேன், இந்த மன்றத்தில் குறிப்பிட்டேன், அரசுப்பேருந்துகள் தனியார் நடத்தும் உணவுக் கடைகளில்

[திரு. என். கிட்டப்பா]

விரைவுப்பேருந்துகள் குறிப்பாக நிறுத்தப்பட்டு அந்தக்கடைகளுக்கு மிகவும் அதிகமாக வருமானம் கிடைக்கிறது என்பதுமட்டுமல்லாமல், ஆங்காங்குள்ள நகராட்சிகளுக்குச் சொந்தமான பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே நிறுத்தப்பட்டால் நகராட்சிகளுக்கும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். ஏனென்றால் அந்த நகராட்சிகள் அங்கேயுள்ள உணவுக் கடைகளை ஏலம் விடுகின்ற நேரத்தில் உறுதியாக நமது சர்க்கார் பஸ்கள் அங்கே நிற்கும் என்று தெரிந்தால் இன்னும் அதிக வருமானம் கிடைக்கும். அப்படி வருமானம் கிடைக்கின்ற வகையில் நமது உள்ளாட்சித் துறைக்குக் கொஞ்சம் செலவுகூட சிக்கனமாக இருக்கும். கொடுக்கும் கிராண்ட், லோன் போன்றவைகளைக் குறைவாகக் கேட்பார்கள். ஆகவே, தனியார் கட்டிடங்களில், குறிப்பாக தனியார் உணவுக் கடைகளில் அரசினர் பேருந்துகளை நிறுத்தும் பழக்கத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் நிறுத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நான் மனதார ஆதரித்து, மாயூரத்திலிருக்கும் பஸ்களுக்கு நல்ல வாய்ப்புகளை உருவாக்கித் தர வேண்டும், அங்கேயே தங்க வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு, மாயூரத்திலிருந்து தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை, திருப்பத்தூர் வழியாக மதுரைக்குச் செல்ல பஸ் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, அரசு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒருசில கருத்துக்கள் கூற முன் வருகிறேன்.

இங்கு கொடுக்கப்பட்ட குறிப்புகளைப் பார்த்தால் இதுகாறும் நஷ்டத்தைத்தான் காட்டியிருக்கிறார்கள். சென்னை அரசு போக்குவரத்துக் கிளையிலே நஷ்டத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதைப்போல் கன்னியாகுமரியிலும் இதுவரை மிகுதியான லாபத்தைக் காட்டி வந்தது படிப்படியாகக் குறைந்து வருகிறது. வரக்கூடிய ஆண்டில் நஷ்டத்தை எல்லாம் நீக்கி ஓரளவு லாபத்தைக் காட்ட முடியும் என்று குறிப்பிட்டிருப்பதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இருப்பினும் ஒருசில கருத்துக்களை இந்த இலாகாவினருக்குச் சொன்னால் பொருத்தமாக இருக்கு மென்று கருதுகிறேன். 75 மைலுக்கு மேல் நீண்டதூரம் உள்ள வழித் தடங்களை எல்லாம் அரசுடைமையாக்கி விட்டோம் என்று பெருமைப்பட்டுக் கொண்டாலும் இன்னும் ஒருசில இடங்களில் பூரணமாக அரசுமை யாக்கப்படவில்லை. ஆரணியிலிருந்து சென்னைக்கு 80 மைல் இருக்கிறது. அதிலே தனியார் வண்டிகள் ஓடிக் கொண்டிருக் கின்றன, கார்த்திகேயன் என்ற பெயரில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது.

அண்மையில் நாம் பஸ் கட்டணத்தை மிகுதியாக உயர்த்தி இருக்கிறோம். மொபஸல் வண்டிகளை பொறுத்தவரை குறைந்தது 30 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில் மாவட்டம் பூராவும் சென்னை நகரத்தைப் போல் மக்கள் மிகுதியாக உள்ள பகுதி. இரண்டு பர்லாங்குக்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கும். ஆகவே, குறைந்தது 30 பைசா என்று இருப்பதை 20 பைசா என்று ஆக்க வேண்டும். நியாயமாகப் பார்த்தால் 10 பைசா என்று ஆக்க வேண்டும். இதைப் பற்றி அதிகாரிகளிடத்தில் எவ்வளவோ முறை எடுத்துச் சொல்லியும் அவர்கள் காதில் போட்டுக் கொண்டதாகத் தெரிய வில்லை ஆகவே, குறைந்தது 20 பைசா என்ற அளவுக்குச் செய்தால் பயணிகளுக்கு மிக்க வசதியாக இருக்கும்.

இப்போது 24 கிலோ மீட்டர் வரை 30 பைசா வீதமும் அதற்கு மேல் அதிகமாகவும் விதிக்கப்படுகிறது. முப்பத்திரண்டு கிலோ மீட்டர் வரை 30 பைசா விதம் வசூலித்தால் கொஞ்சம் வசதியாக இருக்கும். ஒரு ரூட்டில் குறைந்த கட்டணமாக 30 பைசா கொடுத்தால்தான் போக முடியும் என்ற நிலை இருக்கிறது. இன்னொரு ரூட்டில் 10 பைசா குறைந்த கட்டண மாகக் கொடுத்தால் போதும் என்ற நிலையில் ஓடக்கூடிய வண்டிகள் இருக்கின்றன. இன்னொரு தொகுதியில் இப்படி பஸ் ஓடுகிறது, இங்கு மட்டும் ஏன் அதிகமாக வாங்குகிறார்கள் என்ற நிலையில் பொதுமக்கள் தொகுதியில் குற்றஞ்சாட்டும் நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் ஒரே அமைப்பாக இருந்தால். வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை டிரைவர்களுடைய குறைகள் ரொம்ப முக்கியமானவை. அவர்களுக்கு ரன்னிங் டைம் அதிகமாகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது. ரன்னிங் டைம் அதிகமாகக் கொடுத்தால்தான் அதிகமான பாசஞ்சர்களை ஏற்றிக் கொண்டு ஆங்காங்கு இறங்கிச் செல்ல வசதியாக இருக்கும். இன்னொன்று, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இப் பகுதி 1956-க்கு முன்னர் திரு. கொச்சியோடு இணைந்திருக்கிறது. பின்னர் நாட்டுப் பிரிவினைக்குப் பின்னர் சில டிரைவர்கள் கேரளப் பகுதிக்கு மாற்றப் பட்டிருக்கிறார்கள். சிலர் இங்கே இருக்கிறார்கள் கேரள பகுதிக்குச் சென்ற டிரைவர்களுக்கு கேரள அரசு 450 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறது. அவர்களோடு ஏற்கனவே பணியாற்றிய நம்முடைய டிரைவர்களுக்கு 250 ரூபாய்தான் கொடுக்கப் படுகிறது. கேரள அரசாங்கத்தில் கண்டக்டர் டிரைவர்களுக்கு என்ன சம்பளத்தைக் கொடுக்கிறார்களோ அதை இங்கும் கொடுக்க முன் வந்தால் பொருத்தமாக இருக்கும். இப்போது கட்டணத்தையும் கிலோவுக்கு 2½ பைசாவிலிருந்து 3 பைசா என்று உயர்த்திவிட்ட நிலையில் இது பற்றிக் கவனிக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இலவசமாக அரசு போக்கு வரத்தில் செல்லுவதற்குப் பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மத்திய அரசு ஊழியர்களுக்கு தற்போது ரயிலில் விடுமுறையில் தங்கள் ஊர்களுக்குச் சென்று வர இலவச பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுபோன்று நம்முடைய அரசு ஊழியர்கள் குறிப்பாகக் குறைந்த சம்பளம் வாங்கக்கூடிய ஊழியர்கள் வருஷத்திற்கு ஒரு முறை தங்கள் ஊர்களுக்கு சென்று வர இலவச பாஸ் வழங்குவது நல்லது.

பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு இலவசமாகப் போக டி.வி.எஸ்.ல் பாஸ் வழங்கியிருந்தார்கள். அதுபோன்று அரசும் கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரத்தில்கூட இலவசமாகப் போவதற்கு பாஸ் கொடுத்தால் விரும்பக் கூடியவர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம்.

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் பதவி உயர்வு இல்லை என்ற பிரச்சினைதான் அந்தத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது காலாகாலத்தில் அவர்களுக்கு உயர்வு கிடைக்க வழி செய்தால்தான் அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்து இத்துறை அதிக லாபம் அடைய முடியும். டிரைவர்களில் பஸ்ட் கிரேடு, செகண்ட் கிரேடு, தேர்டு கிரேடு என்று வைத்து ப்ரொமோஷன் கொடுக்க வேண்டும். அதே போல் ஐந்து வருஷம் கண்டக்டர்களாக இருந்தால் அதற்குப் பிறகு டைம் கீப்பர், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர். மானேஜர் போன்ற பதவிகளை திறமைக்கேற்பக் கொடுத்து அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மின்னல் வேக விரைவு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரை நாங்களும் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்திருக்கிறோம். அதிலே சீட் வசதியாக இல்லை. போக்குவரத்துத் துறை டைரக்டர் கூட சீட்டிலிருந்து கீழே விழுந்துவிடாமல் இருக்க பெல்ட் கட்டலாம் என்று சொன்னார்கள். இரண்டு இரண்டு சீட்டுகளாக அமைக்கப்பட்ட 30 வண்டிகள் ஏற்பாடு செய்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். மின்னல் வேக விரைவு வண்டி நாகர்கோயிலிலிருந்து புறப்பட்டு திருச்சி வரை ஒரு டிரைவரால் ஓட்டப்படுகிறது. கிட்டத்தட்ட 230 மைல் அவர் ஓட்டிக் கொண்டு வருகிறார். ஆனால் திருச்சியிலிருந்து விழுப்புரம் வரை 100 மைல் அளவு ஒரு டிரைவர் ஓட்டுகிறார். பிறகு விழுப்புரத்திலிருந்து சென்னை வரை 100 மைல் தூரம் இன்னொரு டிரைவர் ஓட்டுகிறார். நாகர்கோயில் டிரைவர் மட்டும் 230 மைல் ஓட்ட மற்ற டிரைவர்கள் 100 மைல் மட்டுமே ஓட்டுவதற்குக் காரணம் என்ன ?

இந்த வண்டிகள் கன்னியாகுமரி கிளை, சென்னை கிளை பிராஞ்ச் ஆகிய இரண்டு பிராஞ்சுகளில் இருந்தும் போகின்றன. கன்னியாகுமரி ப்ராஞ்ச் வண்டிகளை சென்னையில் பழுது பார்ப்பதில்லை. சென்னை வண்டிகளைக் கன்னியாகுமரியில் பழுது பார்ப்பதில்லை. இதனால் வண்டிகள் செப்பனிடப்படாத நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, எங்கு போனாலும் ஒரு யூனிட்டிலே இருந்து பஸ்களை விட வேண்டும். மேலும் ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணுள்ள பஸ்ஸுக்கு இரண்டு அல்லது மூன்று டிரைவர்கள்தான் அந்த வண்டியை எடுக்க வேண்டுமென்று செய்தால் அவர்கள் அந்த

வண்டியை ஒரு குழந்தையைப் போல் பேணிக் கொள்ளுவார்கள். இந்த மின்னல் வேக வண்டிகளில் உள்ள பல குறைகளைப் படிப் படியாக நிவர்த்திக்க வேண்டும்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில் நிர்வாகிகள் கட்சி அடிப்படையில் செயல்படுவதான நிலை இருக்கிறது. டிரைவர்களை டிரைவர்கள் இனம் என்று பார்க்க வேண்டும். கண்டக்டர்களை, கண்டக்டர் இனம் என்று பார்க்க வேண்டும். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த கண்டக்டர், டிரைவர், கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த கண்டக்டர் என்றெல்லாம் வேறுபடுத்திப் பார்க்கக் கூடாது.

கன்னியாகுமரியில் ராணித் தோட்டத்தில் கட்டப்படக்கூடிய வண்டிகளுக்கு சென்னை குரோம்பேட்டையில் கட்டப்படக்கூடிய வண்டிகளைவிட 5,000 ரூபாய் லாபம் இருக்கிறது. எனக்கு இந்தப் பொறுப்பு இருந்தால் எல்லா வண்டிகளையும் ராணித் தோட்டத்தில் தான் கட்ட வேண்டுமென்று கூறுவேன். 100 வண்டிகளுக்கு பாடி கட்டுவதாக இருந்தால் அதிலே 5 லட்சம் ரூபாய் எந்த அளவுக்கு லாபம் இருக்கும் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து தருவதன் மூலம் அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்து அதன் மூலம் லாபம் எற்படும் என்று குறிப்பிட்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. சித. சிதம்பரம் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தை வரவேற்று பேசும் வாய்ப்பினை பெற்றமைக்கு முதலில் நன்றி கூறிக்கொள்கிறேன். பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு, செல்லும் பரவலாக்கப் படும் வழியில் நடைபோடும் முறையில் போக்குவரத்துத் துறை ஆக்கப்பட்டிருப்பதற்கு அரசுக்குப் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொதுமக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் அவர்களுடைய ஆவலை, ஆசையை நிறைவேற்றி வைக்கும் வகையில் புதிய பேருந்துகளுக்கு வழித்தடங்கள் வழங்குவதில் தாராளமான கொள்கையை உருவாக்கும் வகையில் முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டிருப்பது வரவேற்கக் கூடிய ஒன்றாகும்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு அரசின் நல்ல திட்டமான நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தில் கூட சில தடங்களைப் பெற முடியாமலும், பத்து பேருந்துகளுக்கு மேல் உரிமங்களை வைத்துக் கொள்க் கூடாது என்ற திட்டமும் நிறைவேருத அளவிற்கு நீதிமன்றத்திற்குப் போகிருர்கள். அதைபோல் பொதுமக்களுக்குப் பயன் தரும் வழித்தடங்களை ஏற்படுத்தும்போது நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று நன்மை பெறும் திட்டத்தை நிறுத்திவிடுகிருர்கள். ஆகவே நன்மைபெறும் திட்டத்திற்குத் தடை போடும் வகையில் நீதி மன்றத்துக்குப் போவதைத் தடை செய்ய வழிவகைகள் செய்ய வேண்டும்.

புதியவர்கள் பேருந்துகள் நடத்தும் பணியில் ஈடுபட வழி வகை செய்யும் வகையிலும் ஓரிரு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் வழித் தடங்களின் உரிமங்களைப் பெறும் வகையிலும் தற்போதுள்ள மார்க் முறையை மாற்ற வேண்டும். தனியார் துறை வழித் தடங்கள் உரிமம் பெறும் போது உள்ள வழிகள் சரியாகப் பயன் படுத்தப்படுகிறதா இல்லையா என்பதைக் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். கொடுக்கப்பட்ட வழிகளில் செல்லாமல் வேறு வழிகளில் சென்ருல் தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும்.

தமிழக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் 201 ஆகயிருந்து மார்ச்சில் 259 ஆக மாறியிருப்பது வரவேற்கக் கூடியது. அது நாடெங்கும் மக்களுக்குப் பயனையும் அரசுக்கு நல்ல வருமானத்தையும் தருவதாக இருக்கும் என்பதில் சந்தேக மில்லை. பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களுக்குப் புதியதாக விரைவுப் பேருந்துகளை அனுமதித்திருப்பதும், குறிப்பாக இராமேஸ்வரம்-சென்னை புதிய விரைவுப் பேருந்து விடப்பட்டி ருப்பதும் வரவேற்கக்கூடிய ஒன்ருகும். அதற்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களுக்குப் புதிய பேருந்துகள் விடப்பட்டது. எப்படிப் பயணிகளுக்கு மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறதோ அதைப்போல் பயணிகளைக் கவரக் தக்க இடங்களுக்கு, பயணிகளைக் கவருகிற பேருந்துகளை, ஆம்னிபஸ் போல் வசதிகளைக் கொண்ட பஸ்களை விட வேண்டும். புதிய விரைவுப் பேருந்துகளை விடும்போது ஆம்னிபஸ் ஓடிக் கொண்டிருக்கும்

இடங்களைக் குறிப்பாகக் கவனித்து விடவேண்டும். குறிப்பாக காரைக்குடியில் இருந்து 2, திருப்பத்தூரிலிருந்து 1, சிவகங்கையிலிருந்து 4, தேவக்கோட்டையிலிருந்து நான்கு என்று ஆம்னிபஸ்கள் எங்கள் பகுதியில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அதில் மூன்று நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. ஒன்று ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் சேர்த்து அரசாங்கம் நான்கு பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலை வசதிகள் உள்ள எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகள் போகும்வகையில், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட குறிப்பாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் சார்பில் உள்ள பேருந்துகள் சாலை வசதிகள் உள்ள எல்லாக் கிராமங்களிலும் போகும் விதத்தில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அது அங்குள்ள மக்களுக்கு நன்மை பயப்பதாக இருக்கும். அமைச்சர் அவர்கள் என் தொகுதிக்கு வந்திருந்த போது இந்தக் கோரிக்கையை அவர்களிடம் தெரிவித்திருக்கிறேன். மார்ச்சுக்குப் பின்னால் செய்வதாக அவர்களும் சொன்னார்கள். ஆகவே அந்த வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சீர்வசதிப் பேருந்துகள் 25 தயாராகிக் கொண்டிருப்பதாகவும் அவை விரைவில் விடப்பட இருப்பதும் வரவேற்கத்தக்கதாகும். அவைகளைப் பயணிகள் சுற்றுலாவிற்குப் பயன்படும் வகையில் அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல கல்லூரிகள், பல உயர்நிலைப் பள்ளிகள் இருக்கும் காரைக்குடியில் ஒரு சொகுசு பஸ் நிலையாக வைத்து எளிதாக குறைவான செலவில் பொது மக்களுக்குப் பயன்பட வழி செய்ய வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் வசூலுக்கு ஏற்ப ஊக்கத் தொகையும் வீட்டு வசதிகள் பெற ஏற்பாடும் செய்யப்பட்டிருப்பதும் போற்றத்தக்கதாகும். அதிக வட்டி கொடுத்து அவதிப்படும் தொழிலாளர்களுக்கு ஆறுதல் அளிக்கும் வகையில் குறைந்த வட்டிக்கு நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட வங்கிகளில் இருந்து வாங்கிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பது தொழிலாளர்களின்பால் அரசுக்கு உள்ள நல்லெண்ணத்தை எடுத்துக் காட்டுகிறது.

கார்களுக்கு வேண்டிய வாகன துணைப் பொருள்களைத் தமிழ் நாடு சிறு தொழில் கழகத்தின் மூலம் பெற ஏற்பாடு செய்திருப்பது, தன்னிறவு ஏற்படவும், வெளியிடங்களில் வாகன துணைப் பொருள்களை குறைந்த விலையில் வாங்க விலையைக் கட்டுப் படுத்தும் முயற்சியாகும்.

தமிழ்நாடு அரசுப் பேருந்துகளின் மூலம் விபத்துக்குள்ளாக்கப் பட்டவர்களுக்கு விரைவில் நிவாரணம் கிடைக்க துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று வேண்டிக் கொண்டு சோஷலிஸ மணம் பரப்பி மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் செயல்படும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை வெற்றி நடை போட வேண்டும் என என் விருப்பத்தைத் தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, I rise to support the Demand No. 30 now under discussion and wish to say a few words with regard to certain difficulties and grievances of passengers regarding bus transport in Dharmapuri district in general and Hosur and Denkanikota in particular.

It is a matter of great satisfaction that this department has got an able and kind Minister who has been evincing great interest. He also promised to look into difficulties of passengers. He has also promised to have sufficient number of buses in the belt areas of the State. With regard to Dharmapuri district I wish to State that it is in an end of our State and the two taluks of Dharmapuri and Hosur are at the western border of Tamil Nadu. There is only one main road from Madras and southern districts to Bangalore side and Mysore side, via., Hosur. Huge traffic collects there and large number of people from our State go to Bangalore side to work in coffee plantations and factories there. There is also a large pilgrim traffic from Hosur side to centres of Pilgrimage in the Southern Districts large number of people are travelling towards Madras side. More than 5,000 people travel through Hosur.

Some time back we used to have 2 to 3 buses at 5.00 a.m., 10–30–11.00 a.m., and 2.00 p.m., from Krishnagiri to Madras. But two buses have been stopped since 3 to 4 months. There is only one bus now, with the result people and even MLAs are put

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

to difficulties. We have to come to Krishnagiri from Hosur and then to Vellore and Vellore to Madras. These difficulties should be removed. In Hosur there is Government transport shed. Two buses can be operated from Hosur to Madras and back. There is lot of traffic. Some time bacv, that is, about one year back, we gave a memorandum to the Hon. Minister of Transport about this. There is need for a bus from Hosur to Madurai, the great pilgrim centre. Pilgrims go to Rameswaram, Palani, Madurai Srirangam and other places. If there is a direct bus, it would be easy for them as they can take the families also with them. The Government of Tamil Nadu was kind enough to make arrangements with the Andhara Pradesh Government to introduce bus service from Madras to Tirupathi and Vijayavada. Now they have also introduced bus service from Tirupattur to Tirupathi. From Hosur to Tirupathi also a bus service should be introduced. If seats are not available, they will have to go back to their villages with their families and that would be a costly affair and that would also cause difficulties to them. Some 15 days ago the Hon. Minister for Transport stated in the Assembly that since there was no popular Government in Mysore, it would take time to arrange with the Government of Mysore for the introduction of bus service from Madras to Bangalore via Hosur, but we can arrange bus service from Madras to Hosur because there are sufficient passengers. Similarly there is a large traffic from Madras, Conjeevaram, Chingleput, Madurai and other places to Mysore and back because in the Shimoga district there are a number of coffee plantations and there is also the Iron Works at Bhadravathi where a large number of our people are working.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : I would like to inform the hon. Member that we have entered into a formal arrangement with the authorities in Mysore, so that we will be running Express Buses from Madras to Bangalore from 1st April 1972.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : I express my gratitude to the Hon. Minister.

Sir, thousands of people from Tamil Nadu are working in the coffee plantations in the Shimoga district and in the Iron Works at Bhadravathi. If a bus is run from Madras to Mysore

1972 மார்ச் 28]

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

via Bangalore, it would be convenient for them. So also people from Tamil Nadu who are working in Kolar Gold Fields would be benefited if a bus is arranged to Kolar Gold Fields. Sir, the people in the Dharmapuri district want more buses.

So far as rural areas of the district are concerned, there are hilly areas and villages are situated at long distances and there are only a few roads. I request the Hon. Minister to visit the villages in Hosur and Denkanikottah areas so that he will understand the conditions there. The time taken to cover these villages by the small number of buses there is too long and so I request the Government to increase the number of buses there. In this connection I wish to point out that in the interior villages car festivals are celebrated from February to July every year and thousands of people move from place to place. So there is need for extra buses during that period and I request the Hon. Minister to look into this aspect of the matter.

In Hosur and Denkanikottah, there are weekly shandies. The shandy held at Kelamangalam attract 50,000 to 60,000 people a week and people who come from Srirangam and other places find it difficult to go there and return on the same day. They have to remain there for one or two days and so buses which can cover extra mileage may be put there.

With regard to night bus service, some private buses are running from Madras to Bangalore. The Government also should take steps to introduce night bus service to Hosur.

With these words, I conclude my speech.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் ஏராளமான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கிட்டத்தட்ட 90 வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கருது கிறேன். இது வரையில் எந்தத்துறையிலும் இவ்வளவு

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்தத்துறைதான் அந்தப் பெருமையைப் பெற்றிருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொண்டு, இந்த வெட்டுத் தீர்மானம் எதற்காக கொடுக்கப்பட்டது என்பதைப்பற்றி இந்த நேரத்தில் சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், நம்முடைய தமிழகத்திலுள்ள எல்லா பஸ்களையும் அரசுடமை ஆக்க வேண்டுமென்பது. எந்த பஸ்ஸாக இருந்தாலும் சரி நாம் அரசுடைமையாக்க வேண்டும். நாம் இதுவரையில் ஒரு கொள்கை அனுஷ்டித்து வந்திருக்கிறோம். அந்தக் கொள்கையில் இந்த அரசுடைமையாக்கும் லட்சியத்தை செய்து கொண்டு இருக்கிறோம். யாரும் அதை மறுக்க முடியாது. ஆனால் அந்த வேகம் போதுமானதா என்பதுதான் பிரச்சினை. முதலில் 75 மைலுக்கு மேலுள்ள பஸ்களை தேசீய உடைமையாக்க வேண்டுமென்று சொன்னோம். அதற்கு அடுத்தபடியாக 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் யாராக இருந்தாலும் அதை தேசீயயுடைமையாக்குவது என்று சொன்னார்கள். 10 லைசென்சுக்கு மேற்பட்டு யார் வைத்திருந்தாலும் அவற்றை தேசீய உடைமையாக்குவோம் என்று சொன்னோம். இதை நிறைவேற்ற எல்லா முயற்சியும் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே சில இடைஞ்சல் இருக்கத்தான் செய்யும். காலப்போக்கில் அவைகளும் போய்விடும். இருந்தாலும் கூட, இப்போது நாம் போகும் வேகம் போதாது. மக்கள் இதைப் பார்த்து அந்த லட்சியத்தில் நாம் வெற்றிக் கண்டு விட்டோம் என்று சொல்ல மாட்டார்கள்.

இந்த பஸ்கள் தேசவுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகும் நம்முடைய பஸ்ஸில் சரியான லாபம் எடுக்கவில்லை. தனியார் பஸ்கள் நல்ல லாபத்தில் ஓடுகிறபோது, அரசு பஸ்களில் மட்டும் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரேயடியாக நாம் எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக் கொண்டு விட்டால் நஷ்டம் இருக்காது. எல்லா பஸ்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டு விட்டால், நஷ்டம் என்ற பேச்சுக்கே இடம் வராது. எல்லா பணமும் அரசாங்கத்திற்குத்தான் வரும். தனியார் பஸ்களில் டிக்கெட் போடாமல் கள்ளப் பணம் சேர்த்துக் கொள்கிறார்கள்

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

என்ற நிலை ஏற்படாமல் எல்லா பணமும் இந்தத் துறைக்கே வந்து சேரும். அதனால் நஷ்டம் என்ற பேச்சுக்கே இடமிருக்காது.

அரசுக்கு இருக்கும் முக்கிய கடமைகளில் இதையும் ஒன்றாக நான் கருதுகிறேன். எப்படி உணவு, உடை, உறைவிடம் ஆகியவற்றைத் தருவது அரசின் கடமை என்று இருக்கிறதோ, அது மாதிரி மக்களுக்கு நல்ல வசதியான ரோடுகளைப் போட்டுக் கொடுத்துவிட்டு, அந்த ரோடுகளில் மக்கள் செல்வதற்கு தனியார் பேருந்துகள் போவதை விட அரசு பஸ்கள் போவதுதான் மிகவும் நல்லது என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையில் ஓடும் பஸ்கள் நல்ல முறையில் நடத்துகிறார்கள். சிலர் கஷ்டமான முறையில் மக்களுக்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கும் நிலையில் தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்றன.

குஜராத் மாநிலத்தில் எல்லா பஸ்களையும் தேசீயமயமாக்கி விட்டார்கள். தேசத்தில் இருக்கும் மக்களுக்கு அரசு செய்ய வேண்டிய கடமைகளில் ஒன்று என்ற கண்ணோட்டத்தோடு அவர்கள் அங்கே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்கள். நாம் மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக் காட்டாக இருக்கிற வகையில் எல்லா பஸ்களையும் உடனடியாக தேசியவுடமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய கொள்கை அறிக்கையிலேகூட ஏதாவது நம்முடைய லட்சியத்தை எட்டிப் பிடிக்கும் முறையில் எல்லா நிறுவனங்களும் உடனே தேசீயமாக்கப்படும் என்று சொல்லாவிட்டாலும்கூட, இப்பொழுது 50 பஸ்கள், 10 ரூட் என்று இருப்பதைக் குறைத்து ஒரு கொள்கை விளக்க அறிக்கை வரும் என்று எதிர்பார்த்திருந்தேன். அம்மாதிரி ஒரு அறிக்கை வராதது கண்டு நான் மிகவும் மனச் சோர்வு அடைகிறேன். நம்முடைய அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய லட்சியத்தை எட்டிச் செல்லக்கூடிய அளவுக்கு உடனுக்குடன் மற்ற நிறுவனங்களையும்

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

தேசியமயமாக்குகின்ற முயற்சியில். எல்லா பஸ்களையும் தேசியமய பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்று நல்ல முறையில் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நம்முடைய நிர்வாகத்தில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை குறைத்துக் கொண்டு வந்தாலும்கூட, நஷ்டத்தை இன்னும் குறைப்பதற்கு, ஓர் அளவுக்கு லாபம் பண்ணுவதற்காக ஒரு வழியைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். தேய்ந்து போன டயர்களை நாம் உடனுக்குடன் காலி செய்துவிடுகிறோம். அவைகளை அதிகமாக ரீட்ரீட் செய்வதற்கு வேண்டிய வசதி தமிழக அரசு போக்குவரத்துப் பணிமனைகளில் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை இவைகளை ரீட்ரீட் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாட்டை நாமே செய்ய வேண்டும். இதற்காக ஒரு வொர்க்ஷாப், பணிமனையைத் துவங்கவேண்டும். இதன் மூலம் நஷ்டத்தைத் தவிர்க்கலாம். நஷ்டத்தை குறைப்பது மட்டுமல்லாமல், அதன் மூலம் அதிகமான வருவாய்யத் தேடிக்கொள்வதற்கும் வழி காண முடியும்.

அமைச்சர் அவர்கள் பயன்படாத பஸ்கள் என்று ஒதுக்கக் கூடிய பஸ்களையெல்லாம் விற்பதற்குப் பதிலாக, இன்னொரு பஸ்ஸோடு இணைத்து வைத்து, அதனைப் பயன்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு, லாபம் வரக்கூடிய அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத் திருப்பது குறித்துப் பாராட்டுகிறேன். அதை மேலும் மேலும் விஸ்தரிப்பதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டால் நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். சகாதேவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமிழக அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள போக்குவரத்துக்களை யெல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்று நல்லமுறையில் செயல்பட்டுக் கொண்டு வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்று நல்ல முறையில் இந்த போக்கு வரத்து நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காக அதைப் பல

1972 மார்ச் 28]

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

பிரிவுகளாகப் பிரித்து, பொதுவாக பெரிய பஸ் தடங்களை யெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்து, அந்த நிறுவனங்களின் மூலமாக சர்க்காருக்கும் போக்குவரத்துத் துறைக்கும் நல்ல முறையில் நஷ்டங்களைக் குறைத்து லாபத்தை உண்டாக்குவதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டு உள்ள இந்தத் திட்டத்தை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போன்று எல்லாப் போக்குவரத்துக்களையும் இந்த அரசே எடுத்துக் கொண்டு நடத்த வேண்டும் என்ற யோசனையை கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அது இப்பொழுது சாத்திய மில்லை என்று சொன்னாலும், புதியதாக விடுகிற பஸ்களையாவது சர்க்கார் விட வேண்டும், தனியார்களுக்கு வழங்கப்படுவது நிறுத்தப்பட வேண்டும் என்ற யோசனையைக் கூறிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, போக்குவரத்துகளெல்லாம் பெரிய நகரங் களுக்கும், பெரிய நல்ல பாதைகள் இருக்கும் இடங்களில்தான் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. இது போன்ற போக்குவரத்துக் களையெல்லாம் தமிழக அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு வருவதை கிராமத்திலுள்ள மக்கள் அனுபவிக்க வேண்டும் என்பதற்காக, சிறிய வண்டிகளை, வேன்கள் போன்ற வண்டிகளையும் அரசு ஏற்று கிராமங்களில் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து 75 மைல் திண்டிவனம் வரையில் போய், பல பேருந்துகள் அங்கே ஒன்றாகச் சேர்ந்து, பிறகு நான்கு பாதைகளில் பிரிந்து சென்று கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஒரு சிறிய பணிமனைதான் இருக்கிறது. பேருந்துகளுக்குப் பெரிய ரிப்பேர் ஏற்பட்டால், சென்னையை அடுத்துள்ள வொர்க் ஷாப்பிற்குத்தான் பேருந்துகளை எடுத்துச்செல்ல வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, திண்டிவனத்தை மையமாக வைத்துக் கொண்டு அங்கு பேருந்துகளை ரிப்பேர் செய்யும் ஒரு பெரிய பணிமனையை நிறுவவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். ஏற்கனவே செஞ்சியிலிருந்து சென்னைக்கு துரித வண்டிப் போக்குவரத்து தனிப்பட்டவர்களாக நடத்தப்பட்டு வந்தது. அப்பொழுது நல்ல பல வசதிகளைக் கொண்ட வண்டிகள் அந்தப் பாதையில் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. செஞ்சி மக்களெல்லாம் அதை அனுபவித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு வெகு சாதாரண வண்டிகள் விடப்படுகின்றன. ஆகவே முன்பு போல் பொது மக்களுக்கு வசதியான முறையில் நல்ல வண்டிகளை அந்தப் பாதையில் விட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற பாதைகளிலெல்லாம் தனியார் பஸ்களும் ஓடுகின்றன. சர்க்கார் பஸ்களுக்கும் தனியார் பஸ்களுக்கும், கிட்டத்தட்ட 5, 6 நிமிஷங்கள் தான் இருக்கிற காரணத்தினால், சர்க்கார் வண்டியில் ஏறுகின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தனியார் வண்டிகளில் ஏறிச் சென்று விடுகிறார்கள். அடுத்துச் செல்கின்ற நம்முடைய சர்க்கார் வண்டியில் டிக்கெட்டுகள் ஏறுவதற்கு மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, சர்க்கார் வண்டி எந்த இடத்தில் சென்றாலும், அதற்கு அரை மணி நேரத்திற்கு முன்பாவது தனிப்பட்டவர்கள் வண்டிகள் போக வேண்டும் என்ற என்னுடைய யோசனையைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் தனிப்பட்டவர்கள் டிக்கெட்களை ஏற்றுவதற்கும், பிரயாணிகளை அழைப்பதற்கும், தாகர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய சர்க்கார் வண்டிகளுக்கு அதேபோன்று தாகர்கள் நியமிக்கப்படவில்லை. ஆகவே, நீண்ட தூரம் செல்கின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தனியார் வண்டிகளில் ஏற்றிச் செல்லப்படுகிறார்கள். குறைந்த தூரம் செல்லும், 20, 30 பைசா டிக்கெட் வாங்குகின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தான் சர்க்கார் வண்டியில் ஏறுகிறார்கள். ஆகவே, அரசு வண்டி கொஞ்ச தூரம் போன பிறகு காலியாகச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த நிலைமையை மாற்றுவதற்கு எல்லா இடங்களிலும் தனியார் நியமிப்பது போல் சர்க்கார்

1972 மார்ச் 28]

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

துறையில் தரகர்களை நியமித்து வண்டிகளில் பிரயாணிகளை ஏற்றுவதற்குண்டான வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதுபோன்ற காரியங்களையெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல முறையில் செய்து, ஒரு புரட்சிகரமான திட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்தப் போக்குவரத்து மானியத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன், வணக்கம்.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து இலாக்கா அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையின் முன் வைத்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஒட்டி, சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாக இந்த இலாகாவை விரிவுபடுத்துகின்றதைப் பார்க்கிறபொழுது, நிச்சயம் அது வரவேற்கக்கூடியதாகத் தான் இருக்கிறது. இத்தோடு இப்பொழுது இன்னும் இருக்கிற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை இந்த அறிக்கையில் சேர்த்திருந்தால் இன்னும் அதிகமாகப் பாராட்டக்கூடிய நிலையில் இருந்திருக்கும் என்பதனை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நிலையில் இந்த இலாகாவை விரிவுபடுத்திக் கொண்டே போகும்பொழுது— சாதாரணமாகக் கூறுவார்கள், பெரிய தலை ஆகும்பொழுது, அதில் வருகிற வியாதியும் பெரியதாக இருக்கிறது என்று, அதைப்போல இந்த இலாகா விரிவுபட விரிவுபடத்தான் அதிலே இருக்கிற கோளாறுகளும் விரிவுபடுகின்றன. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் இன்னும் அதிகமாகக் கவனம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

கடந்த ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்த்தபொழுது 1969-70-ல் ரூ. 102 லட்சம் நஷ்டத்தில் இந்த இலாகா செயல்பட்டது. அதற்குப் பிறகு கழிந்த 6 மாத காலத்தில், இந்த இலாகாவில் கட்டணச் சீரமைப்பு என்ற முறையில் கட்டணத்தை 25 அல்லது

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

30 சதவீதம் கூட்டிய பிறகும் கூட, இன்னும் இந்த இலாகா நஷ்டத்தில்தான் செயல்பட்டு வருகிறது. அதை நாம் அதிக அக்கறையோடு பார்க்கவேண்டும் என்று சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இந்த அறிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது 1971-72-ல் ரூ. 132 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கழிந்த ஆண்டை விட இந்த ஆண்டு அதிகமாக நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக் கிறது என்று சொன்னால், அதற்குக் காரணம் இல்லை என்பதனைச் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால் கழிந்த ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு 25 சதவீதம் அதிகமாக கட்டணம் வசூல் செய்த போதும் கூட நஷ்டம் வருகிறதைப் பார்க்கிறபோது இதில் ஏதோ ஒரு பெரிய கோளாறு இருக்கிறதென்று தோன்றுகிறது. அதை நிர்வாகத்தில் உள்ள வர்கள் கண்டுபிடிக்க முடியாத அளவிற்கு இருக்கிறது என்பதை இது காட்டுகிறது. கழிந்த சில மாதங்களுக்கு முன்பு நாம் பத்திரிகையில் பார்த்தோம், ஏதோ ஒரு சிலபேர்கள் சேர்ந்து கள்ள டிக்கெட் அடித்து அதை பஸ்களில் வினியோகித்தார்கள். இந்த நிலையிலிருக்கிற தென்று சொன்னால் இது எவ்வளவு தூரம் நஷ்டம் வருமென்று கூற முடியாது. இது போன்று எவ்வளவோ நஷ்டங்கள் வரக்கூடிய ஓட்டை உடைசல்கள் இந்த இலாகாவில் இருக்கிறது என்பதை இது காட்டுகிறது. கண்டுபிடித்த பிறகு தான் இந்த கள்ள டிக்கெட்டைப் பார்த்தோம். இந்த மாதிரி கண்டு பிடிக்கப்படாமல் எவ்வளவோ நடந்து கொண்டிருக்கும் என்று தெரிகிறது.

தற்போதுள்ள அமைச்சருக்கு முன்பு இருந்த, இப்போது கூட்டுறவு இலாகாவை வகித்து வருகிற அமைச்சர் அவர்கள், இந்தப் போக்குவாத்துத் துறையில் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் காட்டுவேன் என்று கூறினார்கள். அதுபோன்றே இன்றைய அமைச்சர் அவர்களும் கூட அடுத்த ஆண்டு 68 லட்ச ரூபாய் லாபம் காட்டப் போவதாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். இது நல்ல எண்ணம்தான். ஆனால் அனுபவத்தில் பார்க்கிறபோது நாளுக்கு நாள் நஷ்டம் கூடிக் கொண்டே வருகிறது. ஆகவே, இந்த கட்டண உயர்வால் மட்டும் இந்த நஷ்டத்தைப் பரிகரிக்க முடியாது.

1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

நான் சொல்வதெல்லாம், நஷ்டத்தைப் பரிகரிப்பதற்காக இந்தக் கட்டண உயர்வு கூடாதென்பது' தான். யுத்த காலத்தில் மெட்ராஸ்-நாகர்கோவில் விரைவு வண்டிக்குக் கட்டணம் 6 ரூபாய் கூடுதலாக்கி இருக்கிறார்கள். இது ரயிலை விட, தனியார் பஸ்களை விட அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது யுத்தம் முடிந்து விட்டது. ஆகவே, இந்தக் கூட்டிய கட்டணத்தைக் குறைக்க மறு பரிசிலனை செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இந்த இலாக்காவில் நஷ்டம் வரக் காரணமாக இன்னும் பல காரியங்கள் இருப்பதாகக் கூறுகிறார்கள். மேல் பார்வை உத்தியோகஸ்தர்கள் அதிகமாக இல்லாதது ஒரு காரணம் என்று கூறுகிறார்கள். எங்கள் பகுதியில் நாகர்கோவிலைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே 127 செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்க வேண்டும். ஆனால் இப்போது இருக்கிறது 108 பேர்கள். இன்னும் பல உத்தியோக இடங்கள் காலியாக இருக்கிறது. அவையெல்லாம் நிரப்பப்படவில்லை என்ற குறையிருக்கிறது. ஆகவே, கீழ் உள்ளவர்களுக்கு ப்ரமோஷன் தருகின்ற முறையில் காலியாக இருக்கும் அந்த இடங்களுக்கு விரைவில் ஆட்களைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றவர்களுக்குச் சம்பளம் மிகக் குறைவாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. ரூ. 70 என்றும் ரூ. 60 என்றும் முதலில் தந்து, பிறகு அடுத்த ஆண்டு ரூ. 80 என்றும், அதற்கு அடுத்த ஆண்டு ரூ. 90 கொடுப்பதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. இந்தத் தொகை மிகவும் குறைவு. இந்தக் கால கட்டத்தில் இது போதுமானதாக இல்லை. ஆகவே, அதைக் கூட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வரை இந்த அறிக்கையில் ப்ரேக் டவுன் என்று ஒரு கணக்கும், விபத்து என்று ஒரு கணக்கும் இருக்கும். ஆனால் கழிந்த ஆண்டும் காணப்படவில்லை. இந்த ஆண்டும், நான் தேடிப் பார்த்தேன், காணவில்லை. கழிந்த சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயே நான் இதைப் பற்றி விவரங்கள் தர வேண்டுமென்று கூறினேன். ஆனால்

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

தரப்படவில்லை. சமீபத்தில் கூட செங்கல்பட்டுக்கு அருகில் ஒரு பெரிய விபத்து நடந்து, அதில் 7 பேர்கள் இறந்து போனார்கள்; 30 பேர்கள் காயம் அடைந்தார்கள் என்பதைக் கூட நாம் பத்திரிக்கையில் பார்த்தோம். ஆனால் அது சம்பந்தமாக எந்த விவரமும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படவில்லை. இப்படி மூடி மறைப்பதால் பயனில்லை என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நகார்கோவிலில் நியமனங்களில் சில ஒழுங்கீனங்கள் நடப்பதாகக் கூறப்பட்டு வருகிறது. அதாவது, அங்கே இருக்கிற 'க்ளீனர்' வேலைக்கு ஆள் தேர்ந்தெடுப்பதற்காக ஒரு கமிட்டி அமைத்து அந்தக் கமிட்டி எம்பளாய்மெண்டிலிருந்து ஒரு லிஸ்ட் கால் ஃபார் பண்ணி, அதிலிருந்து 100 பேர்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே உள்ளவர்கள் அவர்கள் இஷ்டம் போல் அந்த லிஸ்ட்டில் இல்லாதவர்களை, கட்சிக் கண்ணோட்டத்தோடு, அந்தக் க்ளீனர் வேலைக்கு எந்தவித க்வாலிபிகேஷனும் இல்லாதவர்களைப் போடுவதாகக் கூறப்படுகிறது. குறிப்பாக பரமசிவம், கணபதி என்ற இரண்டு பேர்கள் கட்சி அடிப்படையில் இப்படி நியமிக்கப்பட்டு இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது.

அடுத்ததாக, இந்த 'கன்செஷன் டிக்கெட்டில்' பெரிய ஊழல் நடப்பதாகச் சொல்லப்படுறது. கட்டணச் சீரமைப்பு என்ற முறையில் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டபோது, இந்த 'கன்செஷன் டிக்கெட்டுகள்' முன்பு ரூ. 7 என்று இருந்ததை மாற்றி ரூ. 10 என்று வைத்தார்கள். ஆனால் ஒரு உத்தியோகஸ்தர் அந்தப் பழைய ரூ. 7 டிக்கட்டையே வைத்துக் கொண்டு ரூ. 10-க்கு விற்று இருக்கிறார். ஆனால் பணத்தை இலாகாவில் கட்டுகிற போது ஒரு டிக்கட்டுக்கு ரூ. 7 என்ற கணக்கில் கட்டியிருக்கிறார். இந்த முறையில் அவர் ரூ. 30,000 ஊழல் செய்திருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது.

அடுத்து, இந்த வே-பில் ஆடிட் செக்ஷனில் பல ஊழல்கள் நடைபெறுகின்றன. 'அதர் டியூட்டி' என்ற முறையில் 30 பேர்கள் வேலை எதுவும் செய்யாமல் ஊதியம் பெற்றுக் கொண்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது . . . (மணியடிக்கப்பட்டது.)

1972 மார்ச் 28]

திரு. டி. வி. சம்பத் : சட்டப்பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே இன்றைய தினம் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1959 முதல் 1967-க்கு முன்னால் வரை 120 மைல்களுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ் ரூட்டுகள் மட்டும் நாட்டுடமை ஆக்கப் பட்டிருந்தது. 1967-க்குப் பிறகு இந்தக் கட்சி பொறுப்பேற்ற பிறகு, மறைந்த மாமேதை அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பொறுப் பேற்ற பிறகு 75 மைல், அதற்கு மேற்பட்ட மைல்களுக்கு ஓடுகிற பஸ் ரூட்டுகள் எல்லாம் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டது.

1971-ம் ஆண்டு நம்முடைய ஆட்சிப் பொறுப்பை கலைஞர் அவர்கள் ஏற்ற பிறகு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் 50-க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் வைத்திருந்த கம்பெனிகளை யெல்லாம் நாட்டுடமை ஆக்குகிற திட்டத்தை நிறைவேற்றி இன்றைய தினம் அது செயல்பட்டு வருகிறது. அதற்காக என் தொகுதியின் சார்பாக பாராட்டக் கடமைப்பட்டி ருக்கிறேன்.

இப்படிப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறையில் சில குறைபாடுகள் முன்னால் ஏற்பட வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை சொல்லாமல் இருக்கமுடியாது. எங்கள் பகுதியில் சக்தி விலாஸ் என்ற பஸ் நிறுவனம் 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்து இருந்தது, இன்றைக்கு அது நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ் உரிமை யாளர் இன்றைக்கு அதை எதிர்த்து உயர் நீதி மன்றத்தில் வழக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் அதைப்பற்றி நான் பேச விரும்பவில்லை. ஆனால் அந்த பஸ் கம்பெனியில் வேலை செய்த தொழிலாளர்கள் ரொம்ப பரிதாபமான முறையில் நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அந்தப் பஸ் தொழிலாளர்களின் குறையைப் போக்க யாரும் இன்றைக்கு முன் வரவில்லை. இன்றைக்குக் கூலித் தகராறு என்று சொன்னால், அந்த விவசாயி களுக்கு உதவ ரெவன்யூ இன்ஸ்பெக்டர், தாசில்தார் போன்ற வர்கள் முன் நின்று அதைத் தீர்த்து வைக்கிறார்கள். ஆனால் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களின் தகராறுகளை, தீர்த்து வைக்க அப்படி யாரும் இல்லை. அந்தப் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு

[1972 மார்ச் 28

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

ஏறத்தாழ 6 மாத காலமாக சம்பளம் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. நான் இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், எப்படி விவசாயிகளின் பிரச்னைகளை ரெவின்யூ இலாக்கா அதிகாரிகள் தீர்த்து வைக்கிறார்களோ, அதேபோல பஸ் தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளையும் தீர்த்து வைக்க இவர்களை பயன்படுத்தப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேநேரத்தில் இந்த நிர்வாகத்திலே பணியாற்றுகின்ற 415 நிரந்தர ஊழியர்கள் இருக்கிறார்கள். 150 தின கூலிகள் இருக்கிறார்கள். 4, 5 ஆண்டு காலமாகவே அவர்கள் தினக் கூலிகளாக இருந்து வருகிறார்கள். இன்றையதினம் அவர்கள் எல்லாம் அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கின்ற நேரத்தில், இந்த அரசு தொழிலாளர்களுக்காக எவ்வளவோ நல்ல காரியங்களை செய்கிறது என்றாலும், அந்த பஸ் முதலாளி செய்திருக்கின்ற தவறுக்குப் பரிகாரம் காணாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதை புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. அப்படிப்பட்ட ஒரு பெரிய மோசடி அங்கே நடந்திருக்கிறது. மோசடி என்று சொன்னவுடன் எதற்கோ சொல்கிறேன் என்று யாரும் தவறாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம் என்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய பிராவிடன்ட் பணம்—நான்கு ஆண்டு காலமாக பிடிக்கப்பட்டது—கணக்கிலே காட்டப்படாமல் இருக்கிறது. இன்றுவரை கணக்கிலே காட்டாமல் இருக்கிறார்கள். உடனடியாக அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஏனென்றால், சாதாரணமாக கைமாற்று வாங்கிவிட்டு தர முடியாமல் போனாலே மோசடி என்று சொல்லுகிறோம். ஆனால் இப்படிப்பட்ட 400-க்கு மேற்பட்டத் தொழிலாளர்களின் சம்பளத்திலிருந்து 4 ஆண்டு காலமாகப் பிடிக்கப்பட்ட தொகை கணக்கில் காட்டப்படாமல் முதலாளி கையில் வைத்திருக்கிறார் என்றால், அது எவ்வளவு பெரிய மோசடி என்பதை நாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். எனவே, உடனடியாக அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

அந்த பஸ் முதலாளி கோர்ட்டிலே வழக்குத் தொடுத்திருப்பதால், அதுபற்றிய மற்ற விபரங்களை நான் கூற விரும்பவில்லை. அதே நேரத்தில் அந்தத் தொழிலாளர்கள் 6 மாத காலமாக வேலையின்றி, ஊதியமின்றி இருப்பதால் 600-க்கு மேற்பட்டக் குடும்பங்கள் அல்லல் பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் காப்பாற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது அங்கே 10 பஸ்கள் பல்லவா டிரான்ஸ்போர்ட்டிலிருந்து ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த 10 பஸ்களைக் கொண்டு இந்த 600-க்கு மேற்பட்டக் குடும்பங்களைக்காப்பாற்ற முடியாது. ஏறத்தாழ 50 பஸ்களையாவது விடுவதற்கு அரசு வழி செய்தால் தான் அந்த தொழிலாளி குடும்பங்களைக் காப்பாற்ற முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் அவர்களுடைய பிடிக்கப்பட்ட தொகையை அந்த பஸ் முதலாளி வைத்திருப்பதையும், அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்து, அந்தத் தொகையைப் பெற்று, அதைச் சர்க்கார் கணக்கிலோ அல்லது தொழிலாளர்களுக்குத் தரவோ வேண்டுமென்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. என். டென்னிஸ் தலைமை.)

குறிப்பாக, எங்களுடைய தொகுதியில் சக்தி விலாஸ் ஓடாததால் 600-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளிக் குடும்பங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதோடு, அங்கே போக்குவரத்திற்கும் பஸ் வசதி இல்லை. அந்தக் கம்பெனி பஸ்கள் எல்லாம் இப்போது டிப்போவிலே நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே, அரசாங்கம் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கவும், போக்குவரத்திற்கு வசதி செய்யவும் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக சீர்காழி செல்லக்கூடிய சில பஸ்கள் வழியில் தங்கி செல்கின்றன. அப்படி இரண்டொரு பஸ்கள் தங்கி செல்கின்றன. அப்படி தங்கிச் செல்கின்ற பஸ்களை என்னுடைய வட்டமாகிய கீராநல்லூர்வரை செல்வதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ்கள் தங்கிச் செல்கின்ற இடத்திலிருந்து கீராநல்லூர் 5 கிலோமீட்டர் தூரம் தான் இருக்கிறது.

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

இன்னும் என்னுடையத் தொகுதியில் பூம்புகார் நகரம் இருக்கிறது. அங்கிருந்து கடலூர்வரை அரசாங்கம் பஸ் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எம். ஏ. அபுசாலி : தலைவரவர்களே, பஸ் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து, இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

நான் ஒரு சிறிய பஸ் முதலாளியாக இருந்தாலும், பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதை நான் மனதார வரவேற்கிறேன். அதில் சில குறைபாடுகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அதை உடனடியாக நீக்க முடியுமா என்றால், அவ்வளவு எளிதில் முடியாது என்றே நான் நினைக்கிறேன். காரணம், இந்தத் துறையில் நானும் ஒரு பத்தாண்டு காலமாக இருந்து வருவதால்; அதைப்பற்றி கொஞ்சம் பேச விரும்புகிறேன்.

இந்தப் பொறுப்பை ஏற்று நடத்திவரும் நமது மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் மிகத் திறமையாக நடத்தி வருகிறார்கள் என்ற உண்மையை யாராலும் மறுக்க முடியாது. ஆனால் உடனடியாக இதில் இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்ய முடியாது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

இன்றைக்கு, சில சமயங்களில் நமது அரசாங்க பஸ் பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால், பிரயாணிகளுக்கு டிக்கட் ரீஃபண்ட் கொடுப்பது கிடையாது. அதனால் ஏழை எளிய மக்கள் பிரயாணம் செய்ய முடியாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஏனெனில் சாதாரணமாக ஏழை எளிய மக்கள் எங்காவது போக வேண்டுமென்றால், பஸ் கட்டணம் மட்டும் தான் வைத்திருப்பார்கள். கையில் அதிகப் பணம் இருப்பதற்கு வழியில்லை. கையில் அதிகப் பணம் இல்லாததால், பிரேக்டவுன் ஆன பஸ் ரிப்பேர் ஆகும் வரையில், அல்லது அடுத்த அரசாங்க பஸ் வரும் வரையில் அங்கேயே காத்திருக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் தனிப்பட்டப் பேருந்துகளில், பிரேக்டவுன்

[திரு. எம். ஏ. அபுசாலி]

ஆகிவிட்டால் உடனே டிக்கட் ரீஃபண்ட் செய்து விடுகிறார்கள். அதனால் பிரயாணிகள் வேறு பஸ்களில் செல்லவோ அல்லது அவர்கள் வசதி போல் செய்து கொள்கிறார்கள் அம்மாதிரியான சந்தர்ப்பங்களில் அரசாங்க பஸ்களிலும் டிக்கட் ரீஃபண்ட் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அரசாங்கப் பஸ்களில் தனிப்பட்ட பஸ்களைவிட அதிகமாக கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 4 காசாக வசூலிக்கப்படுகிறது என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் தனிப்பட்ட பேருந்துகளில் அப்படி இல்லை. ஆகவே, கட்டணத்தைக் குறைக்க வேண்டும். அதோடு, சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கும் சிறு தொழில்களை நடத்துகின்றவர்களுக்கு சில சலுகைகள் கொடுக்கப்படுவது போல் சில சலுகைகள் கொடுத்தால் நல்லது.

அடுத்து, இரண்டு, மூன்று பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் ஸ்பேர் பஸ் ஒன்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கத்தில் எவ்வளவோ பஸ்கள் இருந்தும் ஸ்பேர் பஸ்கள் இல்லை. பெரிய பஸ் ஸ்டான்ட்களில்தான் ஸ்பேர் பஸ் இருக்கிறது. எங்காவது பஸ் பிரேக் டவுன் ஆனால், இந்த ஸ்பேர் பஸ் அங்கே போய் சேருவதற்குள் பிரயாணிகள் தத்தளித்துப் போய்விடுகிறார்கள். எனவே, அந்தந்த இடங்களில் 4 அல்லது 5 பஸ்களுக்கு ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைக்கப்பட்டிருந்தால், உடனடியாக ஸ்பேர் பஸ்ஸை அனுப்பி, பயணிகளை அனுப்பு வதற்கு வசதியாக இருக்கும். அதற்கு அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து, திண்டிவனம் பஸ் ஸ்டான்டைப் பொறுத்த வரையில் யூரின் பாஸ் பண்ணும் இடம் மிகவும் அருவருப்பான முறையில் இருக்கிறது. அதன் உள்ளே நுழையவே முடியவில்லை. ஆகவே, அதை சுத்தமாக வைத்துக்கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எம். ஏ. அபுசாலி]

அடுத்து, புதுச்சத்திரத்தில் சென்று கொண்டிருந்த அரசாங்கப் பஸ்ஸில் 19 வயது பையன் ஒருவன் அடிபட்டு இறந்து விட்டான். அவன் குடும்பம் மிக ஏழைக் குடும்பம். அதனால் அந்தக் குடும்பத்திற்கு ஏதாவது ஒரு உதவித் தொகைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தத் துறையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : உப தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் பேரிலே என்னுடைய கருத்துக்களை சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு 1971-ம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. இப்போது நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அந்த நிர்வாகம் அமைக்கப் பட்டு, சரியான முறையிலே சீர்திருத்த நோக்கோடு அரசு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் தனியார் துறையிலே ஒரு பிரிவை வைத்துக் கொண்டிருப்பது தேசியமயமாக்கப்பட்ட அரசு துறைக்கு மிகவும் கேடான ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தும் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

தனியார் துறையிலே இன்றைக்கு இருக்கின்ற அமைப்பின் பிரகாரம், ஏற்கெனவே கொடுக்கப்பட்ட லைசென்ஸ்கள் மூலம் 49 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம். அதே நேரத்தில் புதிதாக பெர்மிட் கொடுக்கின்றபோது 10 பஸ்களுக்குத்தான் கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. இந்த மாதிரியான ஒரு ஏற்றத்தாழ்வு இருக்கிறது. இந்த ஏற்றத்தாழ்வுகளினால் ஏற்படுகின்ற விளைவு களையும் நாம் பார்க்க வேண்டும்.

தனியார் துறையில் பஸ் நடத்துகிறவர்கள் நன்றாக நடத்துகிறார்கள், அரசாங்கத்துறை பஸ்கள் மிகவும் மோசமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்று வெளியில் உள்ளவர்கள் நினைக்கிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றி அமைத்தாக வேண்டும். நடுவழியில் இன்றையதினம் அரசாங்க பஸ் நின்றுவிட்டால் அந்த

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

இடத்தில் அது 2 நாட்கள் கூடக் கிடக்கின்றது. உடனடியாக அதை இழுத்துச் சென்று ரிப்பேர் செய்ய நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்வதில்லை.

வண்டியில் உள்ள சாமான்கள் கண்டிஷனில் இருக்கிறதா, இல்லையா என்று பார்க்கிற பொறுப்பு தங்களுக்கு இல்லை என்று டிரைவர்கள் நினைக்கிறார்கள். ரோடில் பஸ் போவதற்கு முன்னுடி டிரைவர்களிடம் அந்த வண்டியில் உள்ள குறைபாடுகள் என்ன என்பதைக் கேட்டறிந்து, உடனடியாக அவற்றைச் சரி செய்வதற்கு என்ஜினியர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். உடனுக்குடன் ஸ்பேர் பார்ட்சுகள் போடாத காரணத்தினால் மேஜர் ரிப்பேர் வந்து விடுகிறது. இதன் காரணமாக அரசாங்கத் துறை நஷ்டத்தை அடைய வேண்டியதாக இருக்கிறது.

தனியார் துறையில் பஸ்கள் லாபகரமாக இருக்கிறபோது நம் நிர்வாகத்தின் கீழும் அது லாபகரமாகச் செயல்படுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டாக வேண்டும். அதற்காக தனியார் துறையைச் சேர்ந்தவர்களிடமே ஆலோசனை கேட்கலாம். சில குறிப்பிட்ட பொறுப்புகளை அவர்களே எடுத்துக்கொள்ளவும் சொல்லலாம்.

அடுத்ததாக, டவுன் பஸ்களையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்வது நல்லதாக இருக்கும். தனியார்களிடமே அவற்றை விடாது அவற்றை எடுத்துக்கொள்வது அரசாங்கத்திற்கு லாபகரமானதாகவும் இருக்கும். போக்குவரத்துத் துறையை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கிற காரணத்தினால், இனித் தனியார் துறை பஸ்களே இல்லாதவாறு எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

லாரி போக்குவரத்தையும் எடுத்துக் கொண்டால் அதையும் அரசாங்கம் தேசீயமயமாக்கிவிட வேண்டும். இன்றையதினம் லாரிப் போக்குவரத்தில் ஏராளமான பணம் தனியார் கைகளுக்குப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொண்டால், அதிகப் பணம் திரட்ட முடியும். மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை ஏற்படுத்தித்தர முடியும். தனிப்பட்டவர்கள்

[திரு. கே. என். குமாரசாமி] [1972 மார்ச் 28

இன்றையதினம் இரவு 12 மணிக்கு மேல் லாரிகளை ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் எங்கே பார்த்தாலும் ஆக்சிடென்ட். லாரி குப்புறக் கவிழ்ந்து கிடக்கின்றன.

இதிலே பணியாற்றுகிற ஏராளமான தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் ஒரு வரையறையாக தொழில்துறைச் சட்டங்களின் கீழ் வருவதுபோலச் செய்து உழைப்புக்கேற்ற ஊதியம், லாபத்திலும் ஒரு பங்கு, போனஸ் என்கிற வசதிகள் எல்லாம் கிடைக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, அரசாங்க நெடுந்தூர பஸ்கள் காலியாக வந்த போதிலும்கூட குறிப்பிட்ட பஸ் ஸ்டாப்புகளைத் தவிர நடுவில் பயணிகள் இருந்தாலும் ஏற்றிக்கொள்வதில்லை. இதனால்தான் நம்முடைய பஸ்களுக்கு அதிக நஷ்டம் வருகிறது. கோவை என்றால் இரண்டு ஸ்டாப்புகள் தான்—நடுவில் பயணிகள் இருந்தாலும்—பஸ் காலியாக இருக்கிறபோதுகூட கையைக் காட்டினாலும் நிறுத்தி ஏற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். அப்படியின்றி பஸ்ஸில் நான்கைந்து பேர்களே இருக்கிறபோது—நமக்கு நஷ்டம் வராதிருக்க நடுவில் பயணிகள் இருந்தால் ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டும். இன்னும் கண்டக்டர்களுக்கு—கலெக்ஷன் பேட்டா என்று கூடக் கொடுத்தால் பஸ் நமக்கு லாபகரமாக இருக்கும்படி அவர்கள் பார்த்துக்கொள்ளக்கூடிய ஊக்கம் பிறக்கும்.

கோவையில் பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது சின்ன ஏரியா, எத்தனை ஆண்டுகளாகக் கட்டுவது? அதை உடனடியாகக் கட்டித்தர ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு இம்மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

*திரு. மு. பழனிவேலன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1972-73 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்குத் தமிழக அரசு பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கியதற்கும், பேருந்துத் துறையில் தனியார்களிடம் இருந்த எண்ணிக்கைக்கு உச்சவரம்பு கட்டியிருப்பதற்கும், 75 மைலுக்கு மேல் இருக்கும் ரூட்டுகளையும், சென்னையில் இருந்து வெளியே

போகிற, சென்னைக்கு வந்து சேருகிற பஸ்களையும் அரசுடமை யாக்கியதற்கும் நான் தமிழக அரசையும், இந்தத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1967-க்கு முன்னால் அரசாங்கப் பேருந்துகள் இருந்த நிலைமையை இன்றையதினம் நம் அரசு பெரும் அளவில் மாற்றி யிருக்கிறது. முன்பெல்லாம் அரசாங்க பஸ்களைக் கண்டால் எமன் என்று அஞ்சி ஓடியவர்கள் எல்லாம் கூட—இன்றைக்கு அரசாங்கப் பேருந்துகளுக்காக விருப்போடு காத்திருக்கிற நிலைமையை உண்டாக்கியிருக்கிறோம். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அளவில் 1967-க்கு முன்னால் நாமக்கல்லில் இருந்து துறையூருக்கு ஐந்தாறு பேருந்துகளே இருந்தன. அந்த ரூட் பழைய காங்கிரஸ்காரர் கையில் இருந்த காரணத்தினால் வேறு வண்டிகள் ஓட்டுவதற்கு முடியாத சூழ்நிலை இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த ரூட்டில் 5 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ் போகிற நிலையை இந்த அரசு உருவாக்கித் தந்திருப்பதற்காக அந்தப் பகுதி மக்கள் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறார்கள்.

(திரு. செ. கந்தப்பன்—தலைமை)

அடுத்து, திருச்சி-சேலம் ரூட்டில் தனியார் பஸ்களில் வாங்கப் படுகிற கட்டணத்தைவிட அரசாங்க பஸ்களுக்கு 70 பைசா அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். அதைக் குறைக்க அரசாங்கமும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். தனியார் பஸ் கட்டணம் போன்றே இது அமைக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து, டிக்கெட் வழங்கப்படுகிற முறையிலும் மாற்றம் தேவை. கண்டக்டர்கள் டிக்கெட்டுகளை எழுதுகிற முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். மேலும் சேலத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் சென்னையிலும், சென்னையைச் சேர்ந்தவர்கள் சேலத்திலும் பணியாற்றுகிற நிலைமையை மாற்றி அந்த அந்த மாவட்டங்களில் அந்த அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களே பணியாற்றும் படியாகச் செய்தால், அந்தப் பகுதி ஊர்கள் அவர்களுக்குத் தெரிந்ததாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொது மக்களோடு நல்ல முறையில் தொடர்பு கொள்ளவும் வசதியாக இருக்கும்.

[திரு. மு. பழனிவேலன்] [1972 மார்ச் 28

மற்றும் பேருந்து நிலையங்களில் தனியார் பஸ்களுக்கு "கேன்வாசிங் ஏஜெண்டுகள்" இருப்பதைப் போல, அரசு பேருந்துகளுக்கும் வைத்தால் அரசு பஸ்களுக்கு அதிகமான வருமானம் வரும். மேலும் அரசு பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் நடத்தி, அதிக வருமானத்தைத் தேடித் தருவதற்காகவும் நல்ல பல கருத்துக்களைச் சொல்வதற்காகவும் அந்தந்தப் பகுதிகளில் உள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பொது மக்களையும், அதிகாரிகளையும் கொண்ட குழுக்களை அமைத்துச் செயல்பட்டால் நல்ல படியாக அமையும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 75 மைல் நீளத்திற்கு அதிகமாக இருக்கின்ற பேருந்துகளை அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று சட்டம் இருந்தாலும்கூட, சில பஸ் முதலாளிகள் அதிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியில் பழைய காங்கிரஸ் காரர் தன்னுடைய ரூட் 75 மைலுக்கு மேலே போகும் என்ற காரணத்தால், நீளத்தைக் குறைத்துக் கொள்வதற்காக தன்னுடைய பர்மிட்டை மாறுதல் செய்திருக்கிறார். அந்தச் சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக்கொள்ள வழியைப் பார்க்கிறார். அதையும் கவனத்தில் கொண்டு அரசு தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து, புதிதாக போக்குவரத்துக்கு அனுமதியளிக்கின்ற நேரத்தில் இன்றைக்கு இருக்கின்ற மார்க்ஸ் சிஸ்டத்தை மாற்றி புதிதாக முறையை மாற்றினால் வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். புதிய முறையை அனுசரித்தால் பழைய முதலாளிகள் மேலும், மேலும் பஸ்கள் கிடைப்பதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தமிழகத்தில் இருக்கின்ற ஆம்னி பஸ்களை நிறுத்திய காரணத்தால், அரசுக்கு நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறது. ஆனால் அதே சமயத்தில் மக்கள் எந்த அளவிற்கு அந்த ஆம்னி பஸ்களில் சென்றார்கள் என்பதையும் அரசு அறிந்து அதற்குத் தக்க விதத்தில் வழிவகை செய்ய வேண்டும். என்னுடைய

ஊரிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமென்றால், சேலம் வந்து, அங்கிருந்து ரயிலில் வர வேண்டும். நாமக்கல்லிலிருந்து நேராக சென்னைக்கு ஆம்னி பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. அதனால் அந்தப் பகுதி மக்கள் சென்னைக்கு வர வேண்டுமென்றால், அதில் சௌகரியமாக தினமும் சென்னைக்கு வந்து போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். இப்போது ஆம்னி பஸ் நிறுத்தப்பட்ட காரணத்தினால் அரசு பஸ்களில் இடம் கிடைக்காமல், அதிகமான வருமானம் அரசுக்குக் கிடைக்கிறது. நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால், நாமக்கல்லிலிருந்து நேராக தொட்டியம், முசிறி, பெரம்பலூர் வழியாக சென்னைக்கு பஸ் விட வேண்டும் என்பதுதான். இதனால் அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு அதிக வசதி கிடைக்கும் என்பதோடு, அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அதிகமான லாரிகளை வைத்திருப்பவர்கள் தமிழகத்தில் என் தொகுதியில்தான் இருக்கிறார்கள். லாரி உரிமையாளர்கள் தங்கள் லாரிகளை வேறு மாநிலங்களுக்கும் சென்று வரக்கூடிய பர்மிட் வாங்கியிருக்கிறார்கள். தமிழக லாரிகள் ஐந்து மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருகின்றன. அப்படி ஐந்து மாநில உரிமைகள் பெற்ற லாரிகள் சுமார் 200 தான் இருக்கிறதென்று கருதுகிறேன். அந்த எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும். தமிழகத்திலிருந்து வெளி மாநிலங்களுக்கு வெற்றிலையும், வாழையும் ஏற்றிச் செல்பவர்கள் என் தொகுதியில் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், அதிக பர்மிட்டுகள் வழங்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நாமக்கல்லில் டாக்சி டிரைவர்கள் சங்கம் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அவர்கள் ஒரு கூட்டுறவுச் சங்கமாக ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு கூட்டுறவு முறையில் கார்கள் வழங்கி, அவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். நாமக்கல்லிலிருந்து தொட்டியம் செல்கின்ற பஸ்ஸை செவந்திப்பட்டி வழியாகச் சென்று திரும்ப வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு தலைவருக்கு, நன்றி கூறி, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. இ. எஸ். தியாகராசன்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் கழக ஆட்சி பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு போக்குவரத்துத் துறை பல வழிகளிலும் முன்னேறியிருக்கின்றது என்பதை நான் மிகப் பெருமையுடன் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஒரு சில பஸ் முதலாளிகள் ரூட்டுகளையெல்லாம் அரசே ஏற்றுக் கொண்டது உண்மையிலேயே பாராட்டத்தக்கதாகும். இப்போது மூன்றில் ஒரு பங்கை அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. பண்டையத் தமிழரசர்கள் சேரன், சோழன், பாண்டியன், பல்லவன் ஆகிய அரசர்களைப் பெருமைப்படுத்தும் வகையில் கழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையை நான்கு கழகங்களாக ஆக்கி, அந்த நான்கு கழகங்களுக்கும் நான்கு அரசர்களின் பெயரை வைத்துள்ளது. இதனை முன்னின்று தோற்றுவித்தவர் டாக்டர் கலைஞர் என்பதை யாரும் மறந்துவிட முடியாது. தமிழர்களுக்குப் பெருமையைத் தேடித் தருகின்ற பொறுப்பினை டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஏற்றிருக்கிறார்கள்.

தமிழகத்திலுள்ள 9 ஆயிரம் பஸ்களில் 3 ஆயிரம் பஸ்கள் அரசுத் துறையிலே எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் மற்றும் இந்தத் துறை அலுவலர்கள், ஊழியர்கள் எல்லோரும் இந்தத் துறையின் வளர்ச்சியிலே மிக்கப் பங்கெடுத்துக் கொள்கிறார்கள். அதற்காக அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். பணி புரிந்து ஓய்வுபெற்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், பணியாற்றி வருங்காலையில் மரணமடைந்தவர்கள் ஆகியோருடைய சம்பளக் கணக்குத் தீர்ந்து அவர்கள் பணம் பெறுவதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் இதில் தக்க கவனம் செலுத்தி, காலதாமதத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நல்ல முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28] [திரு. இ. எஸ். தியாகராசன்]

அதுமட்டுமல்ல, தனியார்களிடமிருந்து நாம் ஏற்றிருக்கின்ற பஸ்களிலே ஏற்கெனவே வேலை செய்துகொண்டிருந்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், தொழிலாளர்கள் ஆகிய சகல தரப்பினரையும் அரசுப் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பதை வலி யுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இல்லாவிட்டால் அவர் களுடைய வாழ்க்கை இருள் மயமாகிவிடும். இதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

நாம் ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களை நிர்வகித்து வருவதன் காரண மாக ரோடுகளிலே ஒருசில பஸ்கள் நின்றுவிடக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்படுகிறது. அதைத் தடுக்க அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். வழியிலே நிற்கின்ற பஸ்களை உடனடியாகப் பழுது பார்ப்பதற்காக "பிளையிங் ஸ்க்வாட்" என்ற முறையில் பழுது பார்க்கும் சாதனங்கள், இயந்திர நுட்ப உதவியாளர்கள் கொண்ட குழுவை அமைத்துச் செயல்பட வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் வழியிலே நிற்கின்ற பஸ்கள் துரிதமாக ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு, ரோடில் ஓடுவதற்கு வழி ஏற்படும்.

அதுமட்டுமல்ல, கடந்த ஓரிரு ஆண்டுகளில் நாம் துரித பஸ்களை சுமார் 100 என்ற அளவிலே துவக்கியிருக்கிறோம். அதனால் நல்ல பலன்கள் அரசுக்குக் கிடைத்து வருகிறது. என்னுடைய தொகுதி யான திருத்தணியிலிருந்து சென்னைக்கு துரித பஸ் விட்டிருக் கிறார்கள். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு சிறிய வேண்டுகோள். அதாவது, திருத்தணியிலிருந்து சென்னைக்கு வர அரசு துரித பஸ்ஸில் 3½ ரூபாய் என்று கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் சாதாரண பஸ்களில் 2 ரூபாய் 65 காசு என்றுதான் வாங்குகிறார் கள். இதன் காரணமாக பாதுமக்கள் அதிகமாகத் தனியார் பஸ் களில்தான் செல்வதற்கு விரும்புகிறார்கள். அதிகமான அளவில் டிக்கெட் கட்டணம் இருக்கிற காரணத்தால் பொது மக்கள் அரசு பஸ்களில் ஏற அஞ்சுகிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் டிக்கெட்டின் விலையைக் குறைக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்

அடுத்தபடியாக, என்னுடைய தொகுதியில் பள்ளிப்பட்டி லிருந்து சென்னைக்கு ஒரு பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நன்றி. அது போதவில்லை. இன்னொரு பஸ்ஸையும் விட வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திர மாநிலத்திற்கு நமது அமைச்சர் சென்றிருந்தபோது அந்த மாநில அமைச்சரோடு கலந்து பேசி புதிய ரூட்டுக்களைத் திறக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பெரிதும் பாராட்டுவதோடு, ஆந்திர மாநிலத்தை யொட்டி இருக்கின்ற திருத்தணி மக்களுக்கு மேலும் புதிய ரூட்டுகள் வழங்கினால் நலமாக இருக்கும். புதிய ரூட்டுகள் திருத்தணி வழியாக அமைந்தால் அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு மிக்க நன்மை பயக்கும்.

அடுத்து, சென்னைக்கும் சித்தூருக்கும் புதிய ரூட்டுகள் ஏற் படுத்த திட்டங்கள் இருப்பதாக அறிகிறேன். தயவு செய்து பள்ளிப்பட்டு மூலமாக சித்தூருக்குப் போக வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வா. மை அப்துல் ஜப்பார்: பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, ஒளிமயமான எதிர்காலத்தை நோக்கியுள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கடந்த ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன் அரசு போக்குவரத்துத் துறை இருந்த நிலைக்கும், இன்று அநதத் துறையில் ஏற்பட் டிருக்கும் மாறுதலுக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை நாம் அனைவரும் அறிவோம். இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு அருமையான சாதனைகளைச் செய்திருக்கிறது என்பதற்காக நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பெருமைப்படுகிறேன். இதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். வசூல் அடிப்படையில் ஊதிய உயர்வு ஏற்படுத்த அரசு சிந்திப்பதாக தெரிகிறது. இதிலும் ஒரு சங்கடம் இருக்கிறது. அதிக வசூலைப் பெறவேண்டும் என்பதற்காக நடத்துநர்கள் துரித வண்டியில் வழியில் கைகாட்டி நிற்கச் சொல்பவர்களையெல்லாம் ஏற்றுக

1972 மார்ச் 28] [திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்]

கொள்ள ஆரம்பித்தால் என்ன ஆகும்? அப்படி வழியில் நின்று கைகாட்டுபவர்களையெல்லாம் ஏற்றிக்கொண்டு சென்றால் அதற்குப் பெயர் துரித வண்டி என்று சொல்ல முடியும்? ஆகவே, துரித வண்டி என்பதற்கு அதற்குரிய விதிமுறைகளை ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பிட்ட காலத்தில் செல்ல வேண்டியதன் அவசியத்தை உணர்ந்து துரித வண்டியை ஓட்ட வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, இந்தத் துறையில் பணிபுரிகின்ற பணியாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி சரியான அளவில் இல்லை. அவர்கள் அனைவருக்கும் நல்ல வீடுகள் கட்டித் தரப்படும் என்று கூறியிருப்பது மகிழ்ச்சிக்குரிய ஒன்று. சிலர் வேலை பார்ப்பதற்காக வெளியூர்களிலிருந்து வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வீடுகள் இல்லை. அதன் காரணமாக சிலர் குடிசைகளிலும்கூட வாழ்கிறார்கள். அப்படியுள்ளவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டித்தருகிற திட்டத்தையும் இந்தத் துறையிலே இணைத்திருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

9 ஆயிரம் பேருந்துகளில் 3 ஆயிரம் பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமான நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்று கூறியிருக்கிறார்கள், அது மிக மிக வரவேற்கத்தக்கது. சமவாய்ப்பு உள்ள புரட்சியை உண்டாக்குவதற்கு இது நல்லது.

துணைப்பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யும் விஷயத்திலே ஒரு பேருந்துக்கு 3,500 பகுதிகள் தேவைப்படுவதால் அனைத்தையும் அரசாங்கமே உற்பத்தி செய்ய முடியாது என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு சமயத்திலே குறிப்பிட்டார்கள். நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அனைத்தையும் செய்ய முடியாவிட்டாலும் முடிந்த அளவிலே சர்க்கார் தரப்பிலே செய்வதற்கு ஒரு மாபெரும் தொழிற்சாலையை நிறுவவேண்டும். அதன்மூலம் தனியார் துறைகளுக்கும் நாம் அவற்றை விற்கக் கூடிய அளவிற்கு நல்ல வளர்ச்சியை அடையமுடியும். அதுதான் நலம் தரும்.

பயணிகள் பேருந்துகளை எப்படி நாட்டுடைமையாக்கிப் பல நல்ல சாதனைகளை அரசு செய்துவருகிறதோ, அதைப்போன்று லாரிப் போக்குவரத்து என்பதைப் பார்த்தால் இன்றைக்கு 200, 300 லாரிகளை வைத்துக்கொண்டு இந்த நாட்டினுடைய பொருளாதாரத்தைக் தன்னுடைய கைகளிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் சிலர். அவற்றையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும்.

நாம் 100 மைல்கள் செல்கின்ற நேரத்திலே பார்ப்போமானால் அதற்குள் 15, 20 லாரிகள் கெட்டுப்போய் ரோட்டிலே நிற்பதைக் காணலாம். எனவே லாரிகளுக்கு பிட்னஸ் சர்ட்பிகேட் வழங்குவதிலே அதிகாரிகள் கண்டிப்பாக இருக்கவேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெடுந்தூர விரைவுவண்டிகளில் பயணிகளுக்கு உட்காருவதற்குப் போதுமான இடவசதிகள் இல்லை. என்போன்றவர்களே இருவர் பக்கத்திலே உட்கார்ந்து பன்னிரெண்டு மணிநேரம் பயணம்செய்வது என்பது நரக வேதனையாக தான் இருக்கிறது. எல்லோரும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரைப்போல் ஒல்லியாக இருக்கமுடியாது. எனவே சீட்வசதிகளை நல்லமுறையிலே ஏற்படுத்தித் தந்தால் நல்லது.

சொகுசு வண்டிகளை விடப்போவதாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஆவலைத் தூண்டியிருக்கிறார்கள். விரைவிலே அவற்றை சொகுசாக விடுவதற்கு முயற்சி செய்யவேண்டும்.

மதுரை-பழனி வழித்தடத்திலே பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு விரைவுப் பேருந்து விடவேண்டுமென்று பள்ளப்பட்டி வர்த்தகர் சங்க ஸ்தாபனத்தின் மூலமாக கேட்டுக்கொண்டும், கேட்டுக் கொண்டு 6 மாதங்களுக்கு மேலாக ஆகியும் இன்னும் அது செய்யப் படவில்லை. நான் அதை பலமுறை அமைச்சரவர்களுக்கு ஞாபகப்படுத்தியுள்ளேன். எங்கள் பள்ளப்பட்டி வழியாக விடாதது மட்டுமல்ல, அதிகமாக ஒட்டன்சத்திரம், திண்டுக்கல் வழியாக பேருந்துகளை விட்டிருக்கிறார்கள். ஏன் எங்களுடைய பகுதி வழியாக விடவில்லை என்பது தெரியவில்லை. எனவே பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு விரைவுப் பேருந்துக்கு உடனே ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கோயம்புத்தூரிலிருந்து திண்டுகல்லுக்கு நிறையப் போக்குவரத்து பயணிகள் இருக்கின்றார்கள். இடையிலே 3, 4 இடங்களிலே இறங்கித்தான் போகவேண்டியிருக்கிறது. எனவே கோயம்புத்தூருக்கும், திண்டுக்கல்லுக்கும் இடையிலே திருப்பூர் வெள்ளக்கோயில், சின்னதாராபுரம், பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு ஆசினர் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28] [திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்]

என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள சில கிராமங்களில் பேருந்துகளைக் காணாதவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு பேருந்து வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. தனியார் துறையினரிடம் கேட்டால் லாபம் தராது நாங்கள் விடமாட்டோம் என்று சொல்கிறார்கள். அரசுதான் விடவேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்து லாபத்தைமட்டும் கருத்தில்கொண்டு பேருந்துகள் விடுவதில்லை. மக்கள் நன்மைக்காக எந்தவிதமான நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் மக்களுக்கு உதவி செய்வதற்காக இருக்கக்கூடிய துறை அரசுத் துறை ஒன்றாகத்தான் இருக்க முடியும். எனவே என்னுடைய தொகுதியிலே ஒவ்வொரு கிராமத்தையும் இணைக்கின்ற வகையிலே நல்லிபாளையம், கோடந்தூர் போன்ற கிராமங்களையெல்லாம் இணைக்கின்ற வகையிலே அரசுப் பேருந்துகளை விடவேண்டும்.

பேருந்து நிலையங்களிலே மாவட்டத் தலைநகர்களிலே இருக்கின்ற பேருந்து நிலையங்களிலேகூட வசதிகள் மிக மிக மோசமாக இருக்கிறது. 4 மணி நேரம் பயணம் செய்துவிட்டு வந்தபிறகு கழிப்பிடத்திற்குச் சென்றால் அவைகள் மிகவும் அருவருப்பான முறையில் உள்ளன. நிற்கக்கூட முடியாத அளவுக்கு அத்தனை சங்கடம் இருக்கிறது. கதவுகள் இல்லை, கதவு இருந்தால் தாழ்ப்பாள் இல்லை. தண்ணீர் வசதிகள் இல்லை. அமைச்சர் அவர்கள் பயணம் செய்துபார்த்தால் புரியும். உள்ளே செல்வதற்கு மனம் வரவில்லை. இப்படிப்பட்ட விஷயங்களை மேற்பார்வை செய்வதற்காக 3 மாதங்களுக்கொரு முறையாவது அதிகாரிகள் வந்துபார்த்து ரிப்போர் செய்ய எந்த எந்த முயற்சிகளை எடுக்கவேண்டுமோ, அந்த முயற்சிகளை விரைவாக எடுத்துக் கொள்வதின்மூலம் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும்.

பெரும்பாலான பேருந்து நிலையங்களில் குடிநீர் வசதிகள் இல்லை. சுத்தமாக வைப்பதில்லை. இப்படிப்பட்ட குறைகளை யெல்லாம் போக்கவேண்டும்.

சேலம், திருச்சி போன்ற நகரங்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி உணவு கூட கிடைக்கவில்லை. பேருந்து களிலே சாமான்களை வைத்துவிட்டு வெளியில் சென்று சாப்பிட்டு

[திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்] [1972 மார்ச் 28

வர எவரும் விரும்பமாட்டார்கள். தன்னுடைய சாமான்களை யாரும் எடுத்துக்கொண்டு போய்விடுவார்களோ என்ற பயத்தின் காரணமாக போகமாட்டார்கள். எனவே பேருந்து நிலையங்களில் காபி, டீ, பிஸ்கட்ஸ், புகை பிடிப்பவர்களுக்கு சிகரெட் பாக்கெட் போன்றவற்றைக் கிடைக்கச் செய்வதற்கு வசதிகளை செய்து தரவேண்டும். ஒரு ஸ்டாலை வாடகைக்குக் கொடுப்பதன்மூலம் அரசுக்கும் நல்ல ஊதியம் கிடைக்கும். பொதுவாக இந்தத் துறை வேகமாக அழகாக வெகுவாக சிறப்பாக முன்னேறி கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே என் பாராட்டுகள் நான் சொல்லிய குறைகளையும் கவனிக்கவேண்டும். என்னுடைய தொகுதிபற்றிச் சொல்லியவற்றையும் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

*திரு. ஏ. எம். இராஜா: தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டுமென்று கருதுகிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1946-ஆம் ஆண்டிலே 269 ஆக இருந்தது இன்றைக்கு 2,877 என்ற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. மொத்தத்திலே நாட்டிலே இருக்கிற பேருந்துகளில் சுமார் 9 ஆயிரம் பேருந்துகளில் 3 ஆயிரம் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாகப்பட்டிருக்கின்றன.

இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்ற திட்டம் பொதுவாகவே எந்தத் தொழிலை எடுத்துக் கொண்டாலும் நாட்டுடைமை யாக்கினாலே நஷ்டத்திலே நடக்கவேண்டும், நஷ்டத்திலே நடப்பது தான் இயற்கை, லாபத்திலே நடக்கக்கூடாது என்ற எண்ணம் நாட்டிலே பரவியிருந்ததை மாற்றி அமைச்சரவர்கள் இன்றைக்கு மிகப்பெரிய இலாபத்தை இந்தத் துறையிலே காட்டியிருக்கிறார்கள். இலாபம் 68 லட்சம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

ஆனால் உண்மையாகப் பார்ப்போமானால் இலாபம் 2 கோடி ரூபாய் ஏறக்குறையக் கிடைத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டு 132 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம்

ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது அந்த 132 லட்ச ரூபாய் நஷ்டத்தையும் மேக் அப் பெய்து அதற்குமேலே 68 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் வந்திருக்கிறது. இரண்டு கோடி ரூபாய் அந்த வகையில் இலாபம் வந்திருக்கிறது. அந்த முறையிலே நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த நாடும் பாராட்டுகிறது.

இப்படி நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்ற திட்டங்கள் நல்ல முறையிலே நிர்வகிக்கப்பட்டால் இலாபம் எடுக்கப்படும், அந்த இலாபத்தை எடுத்து நல்லவழியிலே மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையிலே செய்யலாம் என்பதை இந்த நிர்வாகத்தின்மூலம் அமைச்சர் உண்மையாக்கியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

நெடுந்தொலைவு கடுவிசை பேருந்துகள் மொத்தத்திலே 259 பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு செயல்படுகின்றன.

120 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கின்ற வழித் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்று திட்டம் வகுத்து படிப் படியாக 75 மைல்களுக்கு மேலாக இருக்கின்ற வழித்தடங்களை இன்றைக்கு நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிறார்கள்.

நான் இந்த நேரத்திலே ஒன்றைக்குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேலேயுள்ள வழித்தடங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கின்றபொழுது "கர்டயில்மெண்ட்" என்ற முறையிலே தனியார் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற வழித்தடங்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு அனுமதிகொடுக்கிறோம். அந்த முறை மாற்றப்படவேண்டும். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று என்று சட்டம் கொண்டு வந்தோமோ 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கின்ற வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக்கொள்கின்ற நேரத்திலே தனியார்கள் வழித் தடங்களைக் குறைத்துக்கொள்வதற்கு நாம் அனுமதிப்பதால் அந்தச் சட்டத்தை நாமே மீறுகிறவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மற்ருெரு நல்ல திட்டத்தையும் செயல்படுத்தியிருக்கிருர்கள். 50 பஸ்கள் இருக்கின்ற நிறுவனங்களை நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிருர்கள். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட நிறுவனங்கள் தனிக் கார்ப்பரேஷன்களாக ஆக்கப்பட்டு நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு வருகின்றன. அதை இப்பொழுது எல்லோரும் அறிவார்கள். பொதுவாக இந்த நிறுவனங்களைத் தனியார் நடத்தியபொழுது எந்த அளவிற்கு வருமானம் வந்ததோ அதைவிட அதிகமாக அரசாங்கம் நடத்தும்பொழுது வருகிறது. அதைப்போல இந்த நாட்டிலேயிருக்கும் பெரிய பேருந்துகளை, நிறைய பேருந்துகளை வைத்துக்கொண்டிருக்கின்ற அத்தனை தனியார் கம்பெனிகளையும் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதன் மூலமாக இந்த நாட்டிலே ஒரு புரட்சித் திட்டத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்து அதை நல்லமுறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டு வருகிருர்கள். இதற்காக நான் அவர்களைப் பாராட்டுவதற்கு கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது 4 கம்பெனிகளை நாட்டுடைமையாக்கியதில் நமக்கு 634 பஸ்கள் கிடைத்திருக்கின்றன. இவைகள் கார்ப்பரேஷனுக இருக்கும் மாவட்டங்களில், குறிப்பாக எடுத்துக்கொண்டால் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் மதுரை மாவட்டத்தையும் அதோடு இணைத்து இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தையும் பொறுத்த வரையில் இனிமேல் அங்கேவரும் புதிய வழித்தடங்கள் அத்தனையும் கார்ப்பரேஷனுக்குத்தான் இருக்க வேண்டுமேதவிர வேறு எவருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது என்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தாக வேண்டும். அப்படிச் சட்டம் கொண்டு வரவில்லையென்ருலும் அதை ஒரு கன்வென்ஷனுகக் கடைப் பிடிக்கும்படி ஆங்காங்கே இருக்கும் அதிகாரிகளுக்குக் கட்டளையிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போன்று கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் பொள்ளாச்சியில் இருக்கும் சேரன் கார்ப்பரேஷன், மற்றும் சோழா கார்ப்பரேஷன், பல்லவா கார்ப்பரேஷன் போன்றவைகளை நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கும் நோக்கமே வருங்காலத்தில். 1976-க்குள்ளாக இந்த நாட்டிலேயிருக்கும் அத்தனை பேருந்துகளையும் நாட்டுடை

மையாக்கப் போகிறோம் என்பதற்கு நல்ல அறிகுறியாகத்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அப்படி ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் அந்த நல்ல திட்டம் நல்லமுறையில் செயல்பட வேண்டுமானால் நாட்டிலே புதியதாக விடப்படும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் அந்தந்த கார்ப்பரேஷன்களுக்குத் தான் கொடுக்கவேண்டும்.

அதைப்போல பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக்கூடாது என்று உச்சவரம்பு கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால் இந்த உச்சவரம்பு எந்த அளவிற்கு நாட்டிலே செயல்படுத்தப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பலபேர் பினமி கம்பெனிகளை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். எனக்குத் தெரியும், எங்கள் பகுதியி லேயே ஒருவர் நான்கைந்து கம்பெனிகள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொன்றுக்கும் 10 பஸ்கள், 9 பஸ்கள், 7 பஸ்கள் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். மொத்தத்திலே 70 பஸ்களுக்கும் அதிகமாக இருக்கிறது. நமது பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரவர்களுக்குக் கூடத் தெரியும் எஸ்.ஆர்.டி. பஸ் சர்வீஸ்காரர்களைப் பற்றி. இப்படி நான்கைந்து கம்பெனிகள் இருக்கின்றன. இது பினமி இல்லையா. இவைகளை ஒழிக்க வேண்டுமென்றால் இப்பொழு திருக்கும் இந்தச் சட்டத்தால் முடியாது, இந்தச் சட்டத்திலே பல ஓட்டைகள் இருக்கின்றன. ஆகவே ஒரேயடியாக இந்த நாட்டிலே இருக்கும் அத்தனை பேருந்து வழித்தடங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து, தனியார் பேருந்துகளை நடத்தக்கூடாது என்ற சட்டத்தைச் செய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத்துறை அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த மின்னல் விரைவுப் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். அது நல்ல முயற்சிதான். இதனால் ஆம்னிபஸ்கள் என்று தனியார் நடத்தும் பேருந்துகளைத் தடை செய்கிறோம். இந்த மின்னல் விரைவுப் பேருந்துகளை, ஃபிலட்னிங் எக்ஸ்பிரஸ்களை என்ன காரணத்தாலோ நீண்ட காலமாக சென்னையிலிருந்து கோவைக்குக் காணோம். இனிமேலாவது சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு ஃபிலட்னிங் எக்ஸ்பிரஸ்களை விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் மற்றொன்றைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏர்கண்டிஷன் பஸ்களை விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அட்லீஸ்ட் பரீட்சார்த்தமாகவாவது சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு பத்து மணி நேரத்திற்குள் போய்ச் சேருவதற்கு ஏற்பாட்டைச் செய்தால் நிச்சயமாக சென்னையிலிருந்து கோவைக்கும், கோவையிலிருந்து சென்னைக்கும் வருபவர்கள் நல்லமுறையிலே பயன்படுத்திக் கொள்வார்கள். அதன் மூலம் அரசுக்கும் இந்தத் துறைக்கும் நல்ல லாபம் ஏற்படும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மற்றொரு விஷயம், இந்த பஸ் கட்டணங்களை ஏற்றியதைப் பற்றிச் சிலர் குறைகூறினார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்றியது போதாது என்பது என்னுடைய கருத்து. அதற்குக் காரணம் இப்போது ஒரு பஸ்ஸின் விலையை எடுத்துக்கொண்டால் ஆண்டுக்காண்டு ஏறிக்கொண்டே செல்கிறது. 1970-71-ல் நாம் பார்த்தால் இந்தப் பேருந்துகளின் அடிச்சட்டம் ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு என்ன விலையிருந்ததோ அதைவிட 75 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. அதைப்போல ஸ்பேர் பார்ட்ஸை எடுத்துக் கொண்டால், துணைக்கருவிகளை எடுத்துக் கொண்டால் விலை சுமார் 200 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. மேலும் நாட்டு மக்களின் வருவாயும் உயர்ந்திருக்கிறது. அதற்கேற்ப நம்முடைய இந்த பஸ்களுக்கு இருக்கும் கட்டணங்களை உயர்த்துவதிலே எந்தத் தவறுமில்லை.

பொதுவாக, அமைச்சரவர்கள் இந்த மானியத்திலே அவரது உரையிலே கொடுத்திருப்பதைப் பார்த்தால் முழுக்க முழுக்கத் தொழிலாளர் அமைச்சராகத்தான் இருக்கிறார்களே தவிர இதிலே போக்குவரத்து அமைச்சராக இல்லை, தொழிலாளர்களுக்கு அந்த அளவிற்குப் பரிவு காட்டி, அவர்களுக்குப் பல சலுகைகளை, பல நல்ல காரியங்களைச் செய்திருக்கிறார்கள். ஊக்க ஊதியக் கொடை 18,000 தொழிலாளர்களுக்கு 34 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அரசுத்துறையிலே இவ்வளவு அதிக போனஸ் கொடுத்ததாக வேறு எந்தத் துறையிலேயும் பார்க்க முடியாது. அந்த அளவில் நல்ல ஊக்க ஊதியக் கொடை கொடுத்து ஊக்கம்

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஏ. எம். இராஜா]

கொடுத்துள்ளார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த ஊக்கத்தின் காரணமாகத்தான் இன்றையதினம் இந்தப் போக்கு வரத்துத்துறை நல்ல முறையில் இலாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டு இருக்கிறது.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் நிவாரணத்திற்கு வழி வகை காணுவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இது நல்ல முயற்சி. இந்த முயற்சிக்கு என்ன இடுக்கண் வந்தாலும் சோர்ந்துவிடாமல் இந்த முயற்சியை நல்லமுறையில் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம். இந்த வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்திலே ஸ்லம் போர்டும், ஹவுசிங் போர்டும் 200 வீடுகளை வாடகைக்கும், 1,000 வீடுகளைச் சொந்தத்திற்கும், அதாவது 'ஓன் யுவர் ஹவுஸ்' என்ற திட்டத்திலும் கட்டிக் கொடுக்க இருக்கிறார்கள். இதைக் கொஞ்சம் அதிகமாக்க வேண்டும். 200 என்பதை வேண்டுமானால் விட்டுவிடலாம். இந்த 'ஓன் யுவர் ஹவுஸ்' என்பதில் 1,000 என்பதை 2,000 என்று அதிகப் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம் நாட்டிலிருக்கும் சிறு தொழில்கள், நடுத்தரத் தொழில்கள். மோட்டார் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பஞ்சாபிலிருந்து வருகிறது. அதில் குவாலிட்டியாவது இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. அரசுத்துறைகளில் ஒரு முறை இருக்கிறது, யார் குறைவாகக் கொடுக்கிறார்களோ அதை வாங்க வேண்டு மென்றிருக்கிறது. நல்ல குவாலிட்டிகளை விலை அதிகமாக இருப்பதால் வாங்குவதில்லை. அதில் சட்டச் சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. அதை மாற்றி நம் நாட்டிலேயே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் களுக்கான தொழிலை ஊக்குவிப்பதின்மூலம் அவர்களுக்கு வேண்டிய நிரந்தர ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்தி நல்ல திட்டங்களைக் கொண்டு வரவேண்டும். இதன்மூலம் போக்குவரத்துத்துறைக்கு மட்டுமல்லாமல், தொழில்துறைக்கும் நல்ல வாய்ப்பு ஏற்பட இருக்கிறது முன்னேற. அதற்காக அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டு கின்றேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1972 மார்ச் 28

இந்த நேரத்தில் இன்னும் ஒன்றேயொன்றைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது ஏறத்தாழ 14,000 லாரிகள் இருப்பதாகக் கூறுகிறார்கள். இதைக்கூட நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும். டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., பழனியப்பா போன்ற ஒழுங்கு படுத்தப்பட்ட பார்சல் சர்வீஸ்களையாவது உடனடியாக நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும். அப்படி அவைகளை நாட்டுடைமை யாக்கினால் நல்ல நிர்வாகம் செய்ய முடியுமென்பதை நிரூபித்திருக்கிறீர்கள், பின் ஏன் நீங்கள் தயங்குகிறீர்கள்? அவைகளையும் நாட்டுடைமையாக்கினால் நல்ல வருமானம் வரும். அதைக் கொண்டு பொது மக்களுக்கு நல்ல பல சௌகரியங்களைச் செய்ய முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போதிருக்கும் இந்த லாரிகள் அதிக வேகமாகச் செல்லுகின்றன, ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. இதைத் தடுப்பதற்கு எம்.எல். ஏ.க்கள் எம்.எல்.சி.க்கள். எம்.பி.க்களுக்கு அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டும். நாங்கள் அந்த லாரிக்காரர்களுக்குச் சொந்தக்காரர்கள் இல்லை, யாரையும் தெரியாது. காரிலே வரும் பொழுது அவர்கள் வரும் வேகத்தைப் பார்த்தால் எங்கே அடித்துத் தூக்கி எறிந்து விட்டுப் போய்விடுவார்களோ என்ற பயம் இருக்கிறது. ஆகவே இதைக் கண்காணிப்பதற்கு எம்.எல்.ஏ.க்கள், எம்.பி.க்கள், எம்.எல்.சி.க்களுக்கு அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன், வணக்கம்.

திரு. கா. காளிமுத்து : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, போக்கு வரத்துத்துறை அமைச்சரவர்கள் இங்கே தந்திருக்கின்ற இந்தச் சிறப்பான மானியக்கோரிக்கையினை ஆதரித்து, வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்ல விரும்பு கிறேன்.

போக்குவரத்துத்துறையிலே ஒரு புதிய ரத்த ஓட்டம் ஏற்பட்டு இருப்பதையும், புதிய மறுமலர்ச்சி தோன்றியிருப்பதையும் மனசாட்சியை ஏமாற்றுவோர் யாரும் நிச்சயமாக மறுக்க முடியாது, மறைக்கவும் முடியாது. இரவு நேரங்களில் சென்னை நகரத்திலிருந்து கோவை, மதுரை, திருநெல்வேலி போன்ற பெரிய நகரங்களுக்கு ஓடிக்கொண்டிருந்த ஆம்னி பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டு சிகப்புவண்ணம் பூசப்பட்ட நம்முடைய அரசாங்

கத்தின் பஸ்கள் கம்பீரமாகச் செல்லுகின்ற காட்சியை எவரும் பார்த்திருக்க முடியும். அந்த அளவிற்கு ஒரு புதிய மாற்றம் போக்குவரத்துத்துறையில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதனை அத்தனை பேரும் அறிவோம்.

அதைப்போல பொருளாதார ஆதிக்கச் சக்தியாக இருந்த பெரிய பஸ் அதிபர்களின் பஸ்களையெல்லாம் இன்றைக்கு நாட்டுடைமையாக்க, தேசியமயமாக்குகின்ற தேசியக் கொள்கையை, ஒரு புதிய ஒளியை ஏற்படுத்தித் தந்திருக்கிறோம். முதலாளித்துவக் கோட்டையில், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் நடத்திய இரண்டாவது தாக்குதலாக இந்தத் தேசியம் ஆக்குகின்ற கொள்கை இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது.

இதே போல் இனியும் சட்டத்திலே இருக்கிற சந்து பொந்துகளைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு சட்டத்திலே ஊடுருவ எங்கே வழி இருக்கிறது என்று அதற்காக மூளையைப் பயன் படுத்திக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பஸ் அதிபர்களையும் கொஞ்சம் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்தில் தங்கள் மூலமாக அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் எங்கள் பகுதியில் உருவாகி புதிய முன்னேற்றத்தைப் பெற்றிருக்கிறது அங்கு தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்குச் சொந்தமாக இருந்த பஸ்களில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த தொழிலாளர்கள் எல்லாம் உளப் பூர்வமாக வரவேற்று மதிப்பிற்குரிய சிரியாக் அவர்களின் நல்ல நிர்வாகத்தின்கீழ் நல்ல முறையிலே பணியாற்றி வருகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் இது நம்முடைய பஸ்கள் என்ற பொறுப்புணர்ச்சியோடு நடக்க வேண்டுமென்ற அளவுக்கு இன்றைக்குப் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அந்த டி.வி.எஸ்.-க்குச் சொந்தமாக சுந்தரம் இண்டஸ்ட்ரீஸ் என்ற தொழிலகம் இருந்தது. அந்தத் தொழிலகத்தைப் போலி யான காரணத்தைக் காட்டி மூடினார்கள். அதிலே பணியாற்றிச்

கொண்டிருந்த 200 தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்கும் நிலை ஏற்பட்டது. ஐ.என்.டி.யு.சி. தவிர ஏனைய தொழிற்சங்கங்களின் சார்பாக அவர்கள் உண்ணாவிரதம், மறியல் போன்ற போராட்டங்களிலே ஈடுபட்டு நடத்தினார்கள். அதிலே பணியாற்றிய பலர் அரசுப் பேருந்தில் வேலை பெற்றிருக்கிறார்கள் இன்னும் 20, 25 பேர் வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் வேதனைப் பட்டு கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் எடுத்துக் கொள்ள ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நம்முடைய அரசுக்கு அந்தப் பேருந்துகள் உரிமையாக்கப் பட்டுவிட்டன என்றாலும் மாற்றம் மேலோட்டமாகத் தெரியாத அளவுக்கு இருக்கிறது. பஸ்களின் வண்ணத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று கோரவில்லை என்றாலும் அரசுப் பேருந்துகளில் இருப்பது போன்று அதிலே திருக்குறள் பாக்களை எழுதி வைத்து திருவள்ளுவர் படத்தையும் வைக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசை ஏமாற்றக்கூடிய—நண்பர் இராஜா அவர்கள் சொன்னது மாதிரி—பஸ் அதிபர்கள் அரசின் கவனத்திற்கு வரவேண்டும். மதுரை, இராமநாதபுரத்தில் புதிதாக அனுமதிக்கப்பட்ட வழித் தடங்கள் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் நடைபெற வேண்டுமென்ற சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும்.

சில போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமப் புறங்களுக்கு போக்குவரத்து மார்க்கமே இல்லாத சிற்றூர்களுக்கெல்லாம் மார்க்கத்தை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று மாவட்ட ஆட்சியாளரிடத்திலும், போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடத்திலும் முறையிட்டு அவர்கள் தக்க முயற்சிகளைச் செய்கிறார்கள். இருந்தாலும் பஸ் அதிபர்கள் வளமான, வசூல் தருகிற பகுதிகள் எங்கு இருக்கின்றன என்றுதான் கவனிக்கிறார்களே தவிர, மாவட்ட ஆட்சியாளர் சொல்லுவதையோ, போக்குவரத்து அதிகாரி சொல்லுவதையோ ஏற்றுக் கொள்ளுவதில்லை.

என்னுடைய தொகுதியில் போக்குவரத்து வசதியே பெறாத பகுதியாக ஈஞ்சார் என்ற கிராமம் இருக்கிறது. ஆட்சித் தலைவரிடமும் சொல்லியிருக்கிறேன், அதிகாரிகளிடத்திலும் சொல்லியிருக்கிறேன். அங்கு பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படுத்துவதற்கு எந்த அளவுக்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமோ அந்த அளவுக்கு முயற்சிக்கவேண்டும். பல பஸ் அதிபர்கள் அதிலே பஸ் விடத் தயங்குகிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றி நம்முடைய அரசு சார்பாக பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகத்தின் மூலம் அத்தகைய முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரத்திற்கும் சென்னைக்கும் விரைவுப் பேருந்து ஓடுகிறது. இருந்தாலும் இராமநாதபுரம் பகுதியில் இருக்கக் கூடிய முதுகுளத்தூர், கடலாடி, சிவகங்கைப் பகுதியிலிருந்து சென்னைக்கு வர விரைவுப் புகைவண்டி ஒன்றுதான் இருப்பதால் சென்னையிலிருந்து முதுகுளத்தூருக்கோ, அல்லது சென்னையிலிருந்து கடலாடிக்கோ அரசு சார்பில் விரைவுப் பேருந்துவிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிய மலர்ச்சியை, வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துத் துறையில் பணி புரியக்கூடிய தொழிலாளர்களைப் பொறுத்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முனைந்து பரிசீலித்து அவர்களுடைய நலனைக் கவனிக்க ஆவன செய்திருக்கிறார்கள்.

வசூலுக்கு ஏற்ற அளவுக்கு ஈட்டுத் தொகை கொடுக்கும் அளவு அவர்களுடைய வாழ்வைக் கவனிக்கும் அளவுக்கு நல்ல ஏற்பாட்டை அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இன்றைக்குப் பணி புரிந்து கொண்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் மிகுந்த ஆர்வத்தோடு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட திட்டத்தை வரவேற்று ஒத்துழைப்புத் தந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். டி.வி.எஸ். நிறுவனமாக இருந்த நேரத்தில் யாராவது தொழிலாளர்கள் பழி வாங்கப்

பட்டிருந்தாலும், பழிவாங்கப்பட்ட அந்தத் தொழிலாளரின் நிலையை எண்ணிப் பார்த்து குறித்து வைக்கப்பட்ட குற்றச் சாட்டுகள் உண்மைதானா என்று ஆராய்ந்து புதுவாழ்வுதரா பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களை வேண்டி கேட்டுக்கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள்கொண்டு வந்திருக்கும் மானியக் கோரிக் கையை மனதார வரவேற்று உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம். நன்றி.

DR H. V. HANDE : Mr. Chairman, in support of the cut motion given by our party I wish to say a few words.

I fully agree with my distinguished friend Mr. A. M. Raja when he said that there are a number of benami bus owners. They have to be tackled. In fact the House may remember that sometime ago in connection with a Bill, I had mentioned some remarks about benami transactions and that created considerable quantum of heat and later on some other things happened which I should not mention in this House. It is a fact that this sort of transaction cuts at the very root of prosperity of the State. That is what I have been saying, either you go the whole hog or let us have competitive enterprise. Now that the decision of nationlisation has been taken, there is no question of looking back.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair.)

Let the whole thing be nationalised, rather than having this sort of piece-meal nationalisation. Number of bus owners are not doing any repairs to the buses. They do not know whether routes are going to be nationalised. They are not taking interest in the proper maintenance of buses. So let us have a categorical policy statement that every thing will be nationalised. If the Hon. Minister is going to come forward with such a move, I will be the first to give my full support. It is because it is not better to have one or two things and let us have complete nationalisation, rather than having piece-meal permit licence.

Another thing I want to say is for the past 15 to 20 years, the bus transport has been running on corrupt practice. Let me explain. Let us forget party politics. It has been a source of

28th March 1972 [Dr. H. V. Hande]

distribution of political favouritism. If we allow this practice to continue, we will soon have number of political overlords. I would like this sort of political overlodism or distribution of favouritism to be completely done away with so that we have a clean policy. Let us sit down, try to investigate this problem and sort it out.

I would like to say another thing with regard to losses. Let us not be under the illusion that all is well with the Transport Department. They have given statistics only with regard to long distance buses. They are yet to give statistics about other Transport Corporations. Express buses make profit and that everyone knows and even the common man knows it. Probably next year, when they give statistics of all put together, we may know something better whether there has been loss or gain. So let us not be under opiate that all is well. It is not so.

In the Transport department, there are two things. One is the large amount of discontinent among passengers in the City. Take random sample of 10 passengers in the City. Let the CID make a sample survey. Let not the Minister go in disguise like Haronal Rashid. Nine out of 10 will say that they are dissatisfied. The sample survey will reveal the large amount of unhappiness and dissatisfaction among passengers. That is a most important thing we have to realise.

Another thing also we have to note. We have not been sitting quiet. We have increased the tariff rate. It became such an important thing that several members gave call-attention notice and the Hon. Minister made a statement. It cannot be rebutted.

The position is that in spite of the statement made under Rule 41. I can categorically say that the rates have increased for each route. The Hon. Minister might say there is no increase in respect of the rates of 10 paise and 15 paise. But the fact is that the rates have been increased . There is a tremedous increase from point to point. I want to state that on the one side the

பிற்
பகல்
1-0

discomfort of passengers is in geometric progression and on the other side the increase in passenger traffic is in arithmetic progression. Therefore, the Goverment and the Department should best on their attention to solve this problem.

Then I come to brakes. Why don't you keep it in a proper condition ? What can an unfortunate driver do ? Why don't you have brake-lining and that is a fundamental things.

Then I come to smoke. A lot of smoke emanates from the Government Transport buses. That is a serious problem. If the Hon. Minister rectifies it tomorrow, I would be happy over it. But the Hon. Minister will give the usual reply :

" டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுக்கு அரசாங்கப் போக்குவாத்து என்றாலே பிடிக்காது " என்று

I am not against nationalisation of buses. But I would like him to produce results. Sir, the smoke produces a tremendous deleterious effect on the population of Madras and it is a very serious thing. The other day during the Question Hour the Hon. Minister for Health had to come to the rescue of the Hon. Minister for Transport by stating that it had become a health hazard. What does it indicate? It indicates that there is something genuinely wrong with the engine. When the engine is not in a fit condition, it produces smoke. Then you must immediately re-bore it. I am not a mechanic but I must point out that if the engine is in a bad shape, it will produce a lot of smoke.

Apart from the brakes which produce sound when operated, there are not proper springs and other things. This is a serious matter and it should be attended to then and there.

Then take batteries. The conductors and drivers are very sore about it. The batteries are not properly kept. Also when batteries are removed, the drivers are not told about it. Consequently they are put to a lot of difficulties. In this connection, I would suggest that the Hon. Minister can call half a dozen of them secretly and give an assurance no secret will be let out. If he does it, they will tell him a number of things which will

be very shocking. Now they are not letting it out because departmental action will be taken against them. In fact, some conductors have given some papers and I have taken permission from the Hon. Speaker to refer to them here. There are mere scraps of paper. A scrap of paper is cut into pieces and then receipt for Rs. 100 or Rs. 500 is given. Do they not have receipt books with triplicate copies? If necessary, I shall show the bits of paper containing receipts to the Hon. Minister. This kind of thing will bring discredit to the Department. Also in those receipts there are no numbers. This aspect of the matter must be looked into by the Government.

Then I come to peak-hour traffic. The other day the Hon. Minister gave us the answer to the problem of peak-hour traffic. What is the exact position now? Can we not do something to solve the problem? Apart from the peak-hour problem there is the serious problem of intermediate stages. Everyone cannot go to the terminus to catch a bus. I was told that to get a taxi for going to the Egmore Railway Station, a person from Amminjikarai had gone to Egmore to bring it. So, something should be done to solve the peak-hour problem.

Sir, can we not introduce half-rates for children as in the Railways? Why not we think of doing it?

Then I come to spare parts. I want to know, what is the method by which we are buying spare parts and whether we have examined whether the stock on hand is enough or it is overstocked. For instance, we may be having 10 wheels but we may be having more spare parts which we do not need. I want to know whether verification of spare parts on hand is done and whether there is a modern system of verification of stock.

The Public Accounts Committee have many times pulled up the department with regard to the verification of stocks. Even the Estimates Committee, of which the Leader of the Syndicate Congress is an ex-officio Member, has gone into the matter since they have taken up the Transport subject. They visited the Kanyakumari district and pointed out a number of malpractices prevalent there. So, a modern method of stock verification is an important point.

Then we must see that spare parts do not go to the market. When Thiru R. Venkataraman was Transport Minister Dr. Srinivasan an ex-Member of the Legislative Council, pointed out that spare parts were sold in the Moore Market. Thiru Venkataraman got wild and stated that that was not the case. We must devise a machinery under which we must see that they do not find their way into the market.

Then I come to painting. Why should painting become so worthless within a short time? If the painting is unfit, it is a loss to the Government. It is such a loss to the exchequer. This has to be noted.

With regard to omnibuses, I do not bother at all about the owners of omnibuses. When we have got all of them, have we taken all the omnibus workers into our Government transport? They have been asking us and coming to us often. Can the Hon. Minister give us an assurance that these people would be taken back?

Lastly one thing I want to say. In Coimbatore I am told that nearly 60 permits for bus operators have been issued recently, particularly when Government are for nationalisation.

When such is the view of the Government, why should these permits be given? That is the question I want to ask.

Number of complaints I have received regarding bus transport. I would like to tell the Hon. Minister that if he is going to hear our views and do something about it, we can give him a good chit and I will be the first man to compliment him. Thank you.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மிஸ்டர் டெபுடி ஸ்பீக்கர் சார், போக்குவரத்து மானியத்தின் பேரில் நாங்கள் எங்கள் கட்சியின் சார்பில் பல வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுத்திருக்கிறோம். அவைகளைப்பற்றி விரிவாக நான் எடுத்துச் சொல்ல முடியாமல் இருந்தாலும் அந்த டிபார்ட்மெண்டில் இருப்பவர்கள் அந்த வெட்டுப் பிரேரணைகளில் வந்திருக்கும் விஷயங்களைப் பற்றிய விவரங்களைத் தொகுத்து இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

அதன் பேரில் நடவடிக்கைகளை எடுப்பார்கள் என்ற எண்ணத்தில் சில பிரதான விஷயங்களைப்பற்றி மட்டும் எடுத்துச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த மானியத்தில் ரூ. 13 கோடி ரூபாய் வரையிலும் அமைச்சர் அவர்களின் இலாகா செலவழிக்க வேண்டுமென்பதற்காக நாம் அவருக்கு அங்கீகாரம் கொடுக்கப் போகிறோம். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இங்கே பேசுகிற போது, என்னுயை டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்ட் எப்படி நடக்கும் என்றால், " sustained efforts are being made to improve the operational efficiency of transport and to increase the convenience of the public. என்று சொன்னார்கள். அது ஒரு நல்ல கோஷமாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே, அதைப் படிப்படியாக எந்த முறையில், 3 மாதங்களுக்குள்ளோ, 6 மாதத்திற்குள்ளோ ஒரு வருஷத்திற்குள்ளோ, சர்க்கார் நடத்தும் போக்குவரத் துக்கள், அல்லது சர்க்கார் எடுத்திருக்கும் தனியார் போக்குவரத் துக்கள் எல்லாம் இந்த ஆண்டுக்குட்பட்டு எந்த அளவுக்கு வந் திருக்கிறது என்ற ரிப்போர்ட்டை இங்கே சமர்ப்பிக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காரணம். இங்கே கூட பல்லவா போக்குவரத்து கார்ப்ப ரேஷன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு வரத்துக் கார்ப்பரேஷன், சோழன் போக்குவரத்துக் கார்ப்ப ரேஷன், என்று அமைந்ததற்குப் பின்னாலே கூட, இன்னும் 3,000 பஸ்கள் கூட வரவில்லை. தனியார்த்துறையில் 6,000-க்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இன்னும் இருக்கின்றன. அந்த பஸ்களும் நம் கைக்குள் வரவேண்டும். நம் கைக்கு வருவதற்கு முன்பு அந்த பஸ்கள் எப்படி நடைபெறுகிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ளவேண்டிய பொறுப்பு நமக்கு இருக்கிறது. நாங்கள் வற்புறுத்திய வெட்டுப் பிரேரணைகள் அது சம்பந்தமாக நடவடிக் கைகளை தொடர வேண்டுமென்பதற்காகத்தான்.

தேசிய மயமாக்கப்பட்டதைப் பற்றி என்னுடைய கருத்தை சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். அமைச்சர் ரிவியூவில் இந்த தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

போஸ்ட் வார் ரீகன்ஸ்டிரக்ஷன் கமிட்டியில் எங்கள் கட்சியின் சார்பில் திரு பி. இராமமூர்த்தி இருந்தார்கள். அன்றைக்கு ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் சார்பாக திரு. அனந்தராமகிருஷ்ணன் இருந்தார்கள். திரு ஆர். கே. சண்முகம் செட்டியார் அவர்கள் இருந்தார்கள். அந்தக் கமிட்டி ஆய்வுக்குப் பிறகு அந்தக் குழுவிடத்தில் கருத்துக்கள் கூற என்னைப் போன்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு இருந்தது. இந்த நாட்டில் இருக்கும் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும், அல்லது அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 1944-எங்கே! இன்று 1972-ல் எவ்வளவு மெதுவாக நாம் ஊர்ந்துகொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்வது ரொம்ப வருந்தத்தக்கது.

அன்று நகரத்தில் இருக்கும் பஸ்கள் மட்டும் தேசியமய மாக்கப்பட்டன. அடுத்தாற்போல். கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தமிழ்நாட்டோடு சேர்ந்தும் அங்கேயுள்ள பஸ்களும் தேசியமய மாக்கப்பட்டது. அன்று திரு. ஆர். வெங்கடராமன் போன்றவர் களுக்கு நெடுந்தூரம் போகும் பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் இருந்ததால் கொஞ்சம் நடந்தது. இப்போதுகூட தயங்கித் தயங்கித்தான் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிருக்கிறது என்று சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. ஒரு காலக்கெடு வைத்து ஒரு 5 ஆண்டு காலத்திற்குள், 10 ஆண்டு காலத்திற்குள் எல்லா பஸ்களையும் அரசுடைமை ஆக்கிவிடவேண்டு மென்று கொள்கை வைத்துக்கொண்டு, அதன் அடிப்படையில் போவதுதான் சரியானதாக இருக்கும், ஒழுங்காக இருக்கும். அதற்கு மாறாக, 75 மைலுக்கு மேல் போகும் பஸ்களை எடுப்பது என்று சொன்னால், அதுகூட சரியாகச் செய்யவில்லை என்று தோன்றுகிறது.

உதாரணமாக, மதுரையிலிருந்து-திருச்சிக்கு செல்லும் சுந்தரம் டிரான்ஸ்போர்ட் இன்னும் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. மற்றும், 10 பஸ் வரைக்கும் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்ன உடனே, ஜெய விலாஸ் கம்பெனி—அருப்புக்கோட்டையில் இருக்கிறது—பல பஸ் கம்பெனிகளாகப் பிரித்து அந்த லிஸ்டில் வாராத மாதிரி செய்து கொண்டு விட்டது. இந்த கம்பெனி எந்த ஆட்சி வந்தாலும் தங்கள் கைக்குள்ளே அவர்களைப்

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

போட்டுக்கொண்டு விடுகிற சாமர்த்தியம் உள்ளது என்று சொல்லுகிருர்கள். நம்முடைய இலாகா இதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

மெட்ராஸ்-செங்கல்பட்டு ஒரு ரீஜின் என்று சொல்லி, தேசிய மயம் செய்திருக்கிருர்கள். அது வரவேற்கத்தக்கதுதான். இதற்குப் பிறகு பஸ்கள் எல்லாம் நன்ருக ஓடுமானுல் நமக்கு தெம்பாக இருக்கும்.

இப்போது பாண்டியன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் என்று மதுரையில் வைத்திருக்கிறோம். அங்கே எடுத்துக்கொண்ட பஸ்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்போகிறோம். கிட்டத்தட்ட 4 கோடி ருபாய் கொடுக்கவேண்டியிருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அந்த 4 கோடி அவர்கள் கையில் போகிறதோ அல்லது முக்கால்வாசி மத்திய அரசுக்கு வரி என்ற பெயரில் போகிறதோ தெரியாது. எப்படியும் நாம் அந்தப் பணத்தைக் கொடுக்கப் போகிறோம். இப்போது 25-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம் பாராளுமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய சட்ட மன்றத்திலே உட்கார்ந்து நாம் எவ்வளவு அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தருவது என்பதைப்பற்றி விவாதித்து, நஷ்டஈடு நிர்ணயித்தால் நல்லது. அவர்களும் வரியிலிருந்து தப்பித்தாலும் தப்பிக்கலாம். கொள்கை ரீதியாக இதிலே விவாதித்து முடிவு எடுக்கவேண்டும்.

நான் டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை குறைத்துப்பேச விரும்ப வில்லை. காரணம் டி.வி.எஸ்.-ஐ எதிர்த்து நான் பொதுத் தொண்டிற்கு வந்தவன். 1948-ல் டி.வி.எஸ். ஸ்ட்ரைக்கில் நான் கைது செய்யப்பட்டு, 4 ஆண்டுகாலம் சிறையில் இருந்தேன். கிருஷ்ணு போன்றவர்கள் சொல்லுகிருர்கள், நீ விரும்பியது நடந்தது. தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொன்னுய், அது நடந்து இருக்கிறது என்று அவர்கள் பொதுக்கூட்டத்தில் சொன்னுர்கள். அதிலே நாம் கண்காணிக்க வேண்டிய விஷயம் என்னவென்றுல், என்னதான் நேர்மையானவர்களாக இருந்தாலும், பொதுவாக முதலாளிகளாக இருக்கக்கூடியவர்கள் ரொம்ப சுயநலம் அற்ற அளவுக்கு வந்து விட்டால் தனிப்பட்ட முதலாளி களாக இருக்க முடியாது. ஆகவே, நமக்குக் கிடைத்திருக்கும்

பேருந்துகள் நல்ல முறையில் இருக்கின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். நான் பஸ் நம்பர் கூட நோட் செய்தேன், 7475, இந்த பஸ் மதுரைக்கும்-விருதுநகருக்கும் போகும் பஸ். நன்ருக ஓடிக்கொண்டிருந்தது. திடீரென்று 5 மைல்கள் சென்ற உடன் வேகம் குறைந்துபோனது. அதற்குக் காரணம் என்ன? அவர்கள் கூட சில இடங்களில் தவறு செய்து இருக்கலாம்.

இப்போது மதுரையில் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷனும் இருக்கிறது. அரசாங்க டிஸ்டிரிக்ட் பஸ்களும் ஓடுகின்றன. இவை இரண்டிக்கும் இடையே கோ ஆர்டினேஷன் கிடையாது. There is great contradiction that exists. That is what is called lop-sided development இன்று. ஒன்றுக்கொன்று தொடர்பில்லாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ. இந்த ரீஜினல் டைரக்டர் இவர்கள் ஒன்று சேர்ந்து செயல்பட்டால் தான் நன்ருக இருக்கும். டிஸ்டிரிக்ட்ஸ் ரூட்டும் கார்ப்பரேஷனுக்குள் வரவேண்டும். இனிமேல் பொதுவாக புதிதாக வரக்கூடிய எந்த பஸ் வந்தாலும், மதுரை, இராமநாதபுரத்தில் எந்த பஸ் ரூட் வந்தாலும் தனியாருக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று கொள்கை வகுக்க வேண்டும். அதோடு அங்கே தவறு செய்யும் கம்பெனிகளின் பஸ்களும், கார்ப்பரேஷனுக்குள் வந்தால், கார்ப்பரேஷன் நல்ல விரிவடையும். அப்போது அதுவும் நல்ல முறையில் செயல்படும்.

மதுரை, ராமனுதபுரம், நெல்லை ஆகிய மாவட்டங்களில் 1940-ம் ஆண்டு முதற்கொண்டே அந்தக் காலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து திறமையாகத்தான் நடந்துகொண்டு வந்தது. அதற்குக் பல காரணங்கள் உண்டு. அதற்குக் காரணம் டி.வி.எஸ். மட்டுமல்ல. சில ஜில்லா அதிகாரிகள், டிரான்ஸ்போர்ட் பெரிய அதிகாரிகள், திரு. தேவசகாயம் போல பங்குகொண்டவர்கள் இருக்கிருர்கள். அவர்களுடைய திறமையான பங்கு இருந்தது. டி.வி.எஸ்.-இல் எம்.எஸ்.எஸ். என்று ஒருவர் இருந்தார். டி.வி.எஸ். போக்குவரத்து அருமையான முறையில் இருப்பதற்கு அவருடைய மூளை பயன்பட்டது. மதுரை, ராமனுதபுரம், திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் ஓரளவுக்கு இப்பொழுது வந்திருக்கக்கூடிய அமைப்பை

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

நாம் ஏற்றுக்கொண்டு வேகமாக ரோடு வேஸ் கார்ப்பரேஷனுக அந்தப் பகுதியை ஆக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமாதிரிதான் நம்முடைய ஏ.பி.டி. விவகாரம் ஏ.பி.டி விஷயம் ரொம்ப அவசியமும் கூட. அதிலே ஒரு முக்கியமான விஷயம். நல்ல முறையில் கொடுக்கவேண்டுமென்று விரும்பினுல் ஏன் வொர்க்ஷாப்பைக் கொடுக்க மறுக்கிருர்கள்? தற்பொழுது வெறும் மெயின்டெனன்ஸில் இருக்கக்கூடிய என்ஜின்களெல்லாம் வொர்க்ஷாப்பிற்குத் தான் போகும். ஆகவே, மெயின்டெனன் ஸுக்கு வொக்ஷாப்பிற்குத் தான் போயிருக்க வேண்டும். இந்த மசோதா வருகிறபொழுது கூட, 'எக்ஸ்க்ளூஸிவ்லி' என்று இருப்பதை எடுத்து விடவேண்டுமென்று கூட சொன்னேன் 'எகஸ்க்ளூஸிவ்லி ஃபார் மெயின்டெனன்ஸ்' என்று இருப்பதை 'வொர்க்ஷாப்ஸ் ஃபார் மெயிண்டெனன்ஸ் அண்டு பாடி பில்டிங்' என்று திருத்தம் கொடுத்தேன். அந்தத் திருத்தம் சட்ட மன்றத் தில் ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டு மென்று சொன்னுல், மதுரை நகரை வைத்துக்கொண்டு, டி.வி.எஸ். ஒத்துழைப்பு இருக்கிறது என்று சொன்னுல், நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு இம்மாதிரியான சில காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும்.

எந்த அளவுக்கு பொள்ளாச்சியில் நிலைமை இருக்கிறது என்ற விவரம் எனக்குத் தெரியாது. தொழிலாளர்களின் விவகாரத்தில் கூட கோளாறு. பல தொழிலாளர்களை வேலையை விட்டு நிறுத்தி, திருப்பி வேலை கொடுக்கப்பட்டு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. சோழன் டிரான்ஸ்போர்ட். விவகாரங்கள் பெரிய விவகாரமாக இருக்கிறது என்று ரிப்போர்ட்டு வந்திருக்கிறது. ஒரு பக்கத்தில் எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். வந்திருக்கிறது. ராமன் அண்டு ராமன் வந்திருக்கிறது. சக்தி விலாஸ் தடுமாறிக் கொண்டிருக்கிறது. வரமாட்டேன் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறது. இதையொட்டிக் கூட எஸ்.எம்.டி பஸ் தொழிலாளர்கள் ஓரளவுக்கு இங்கு வந்திருக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. பல்லவா கார்ப்பரேஷனில்.— I do not want to indulge in frivolies? 'பல்லவா, உன்னை தள்ளவா' என்று ஸ்டூடண்ட்ஸ் சொல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. இதைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும்.

இன்னொரு விஷயத்தையும் நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். நீங்கள் கணக்குப் பூராவும் புரட்டிப் பார்த்தால். டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய—நகரத்தில் ஓடக்கூடிய பஸ்கள் லாபகரமாக ஓடவில்லை. தனியாகக் கணக்குப் போட்டுப் பாருங்கள். ஏன் அப்படி ? அதைப்பற்றி கொஞ்சம் சிந்தித்துப் பார்த்து நல்ல முறையில் செய்யவேண்டும்.

அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் ஒன்று கூட கூற விரும்புகிறேன். நான் மேல்நாட்டு நகரங்களுக்குப் போய் வந்திருக்கிறேன். சிங்கப்பூரில் ரொம்பப் பிரமாதமாக இருக்கிறது. சிங்கப்பூரில் புகை விடக்கூடிய கார் ஏதாவது இருந்தால், அதை உடனே சார்ஜ் செய்து விடுவார்கள். அதே மாதிரி பஸ்களாக இருந்தாலும் அப்படித்தான். மக்களுடைய ஹெல்த், சுகாதாரம் ரொம்ப முக்கியம். ஆனால். இங்கு பார்த்தால், பெரிய பாக்டரியிலிருந்து வரக்கூடிய அளவுக்கு புகை லாரி, கார், பஸ் ஆகிய வண்டிகளிலிருந்து வருகிறது. இதை நாம் கண்டிப்பாக நிறுத்த வேண்டும், நிறுத்த முடியும். அமைச்சர் அவர்களால் இதைச் செய்ய முடியும். ஓரளவுக்கு எனக்கு சந்தோஷம். அதிகாரிகள் அவரை ஏமாற்றுவதற்கு முடியாது. ஏனென்றால் அவரே ஒரு என்ஜினீயர். மெயின்டெனன்ஸ் சம்பந்தமாக ரொம்ப அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார். இதைப்பற்றி இன்னும் அதிக கவனம் செலுத்தி சில காரியங்களைச் செய்ய முடியும் என்று வந்தால், உதவிகரமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

வேறு சில விஷயங்களைப் பற்றியும் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். பாடி பில்டிங் சம்பந்தமாக எடுத்துக் கொண்டால், இராணித் தோட்டத்தில் மிகவும் சிறப்பாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு என்ஜினீயர். ஒரு ஸ்க்ரு அல்லது நட் போட்டு வைத்தால், அதிலே ரிவெட் பண்ணுவதற்கு குஷன் கிடையாது. பஸ் இரண்டு குதி குதித்தால் ஆணி வெளியே வந்துவிடுகிறது. குரோம்பேட்டில் கட்டப்படுகிற வண்டிகள் அப்படித்தான் இருக்கின்றன. வெறும் ஓட்டை ஓட்டையாக இருக்கிறது. ஒரு நாளில் ஒரு பாடியைக் கட்டுவதற்குப் பதிலாக இரண்டு, மூன்று நாட்கள் ஆகட்டுமே, அப்படியானாலும் கட்டப்படுகிற பாடிகள் நல்ல முறையில்

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

அமைய வேண்டும். இப்பொழுது நைட் சர்வீஸ்களெல்லாம் கூட விடுகிறோம். 400 மைல்கள் போகக் கூடிய அளவிலே இருக்கிறது. ஆகவே, பாடிகள் நல்ல முறையிலே, சிறப்பான முறையிலே கட்டப்பட வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பாடிகள் கட்டுவதற்கு நவீன இயந்திரங்கள் கையாளப்பட வேண்டும் என்கின்ற அடிப்படையில் குரோம்பேட்டில் நவீன இயந்திரங்களைக் கொண்டு வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் இப்பொழுது நடைமுறையில் இருக்கின்றன. பாடிகள் கட்டுவதற்கு இராணித் தோட்டத்தில் ஓரளவுக்கு வசதிகள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். குரோம்பேட்டில் அந்த வசதிகள் வர வேண்டியிருக்கிறது. கூடிய சீக்கிரம் நவீன இயந்திரங்கள் வந்து விடும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 312 என்று சொல்வதைவிட 200 என்று சொல்லுங்கள். சந்தோஷம். 200 நல்ல பஸ் பாடிகளை கட்டி முடியுங்கள். போதும்.

அடுத்தபடியாக, வசதி கொஞ்சம் குறைவாக இருக்கிறது. வசதிகளைக் கொஞ்சம் அதிகப்படுத்த வேண்டும். என்னுடைய அசெஸ்மெண்டு இதுதான். ரயில் பிரயாணம் செய்வதைவிட பஸ் பிரயாணத்தைத் தான் நான் அதிகமாக விரும்புபவன். பஸ் பிரயாணம் செய்து எவ்வளவு ரூபாய் மிச்சம் பிடித்திருப்பேனோ தெரியாது. பஸ்ஸில் ரெகுலராக பிரயாணம் செய்து வருபவர்களுக்குக் கொஞ்சம் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

நாகர்கோவிலிலிருந்து 10 டிக்கெட் என்றால், மதுரைக்கு வந்தவுடனே, மதுரை டிக்கெட்டுகள் ஏறுவதற்கு முன்னால், மதுரையில் வண்டி வந்து நின்றவுடன் முன்னால் வந்து உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள். அதனால் மதுரையிலிருந்து பிரயாணம் செய்யக் கூடியவர்கள் வயதானவர்களெல்லாம் பிள்ளை குட்டிகளை வைத்துக்கொண்டு தவிக்கிறார்கள். ரயில்வேயில் வைத்திருப்பது போல் மதுரையிலிருந்து 10 டிக்கெட்டுகளுக்கு இடம் ரிசர்வ் செய்துவிட வேண்டும். நாகர்கோவிலிலிருந்து மதுரைக்கு ரிசர்வ் பண்ணுகிறார்கள். அதேமாதிரி மதுரையிலிருந்து 10, 15 டிக்கெட்டுகள் முன்னால் ரிசர்வ் செய்துவிட வேண்டும்.

18, 19, 20 என்று நம்பர் கொடுத்துவிட வேண்டும். அப்பொழுது மதுரையில் வண்டி நின்றவுடன் மதுரையில் ஏறுகிறவர்கள் ரிசர்வ் செய்யப்பட்ட இடத்தில் போய் உட்கார்ந்து கொள்ள வசதியாக இருக்கும். நான் ஒரு தடவை சென்றபொழுது கூட கண்டக்டருக்கும். பாசெஞ்சருக்கும் சண்டை நடந்தது. என்னைப் போன்றவர்கள் சமாதானம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. இதை ரொம்ப ஈஸியாகச் செய்து முடிக்க முடியும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். லாரி சர்வீஸைப் பற்றி பலரும் பேசினார்கள். லாரி முதலாளிகள் மகஜர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இன்஻ிடென்ஸ் ஆஃப் டாக்ஸேஷன் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் இப்பொழுது அதற்குள்ளே போக விரும்பவில்லை. அவர்களுக்கு டாக்ஸ் அதிகமாக இருப்பதால் கட்ட முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும், படிப்படியாக லாரி சர்வீஸை அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் டி.வி.எஸ். ரொம்ப ஒத்துழைப்பார்கள். ஏனென்றால் லாரி சர்வீஸை தனியாக வைத்து, ஒரு தனி டிங்டம்மாக வைத்துக் கொண்டு, அதற்கான வசதிகளையும் வாய்ப்பையும் ஏற்படுத்துவது கொஞ்சம் குறையும். ஆகவே, படிப்படியாக லாரி சர்வீஸை அரசே ஏற்றுக்கொண்டு நடத்துவது என்ற சிந்தனையில் போக வேண்டும்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். அதாவது ஆக்ஸிடெண்டைப் பற்றி. டிரைவர் கண்டக்டர்கள் ஆகியோர்களுக்கு ஆக்ஸிடெண்டு ஏற்படுகிறது. இரவு 12 மணியிலிருந்து 4 மணி வரையில் ஓட்டக் கூடாது என்று தொழில் சங்கங்கள் சொல்லி, காங்கிரஸ் ஆட்சியில் அப்படி வைத்தார்கள். திடீரென்று அதை மாற்றி விட்டார்கள். இப்பொழுது அதை ஒரு மணியிலிருந்து 4 மணி வரையில் என்று இந்த அரசாங்கம் மாற்றி போட்டிருக்கிறார்கள். நான் சொல்லும் யோசனை என்னவென்றால் ஒரு லாரிக்கு இரண்டு டிரைவர்கள் என்று போட்டுவிட வேண்டும். பல லாரிகளில் முதலாளிகள் இரண்டு டிரைவர்கள் போடுகிறார்கள். இரண்டு டிரைவர்கள், ஒரு கண்டக்டர் என்ற முறையில் போட்டுவிட

வேண்டும். இதுமாதிரி செய்தால் ஆக்ஸிடெண்டை தவிர்க்கலாம். மேலும் லாரிகளில் பாசஞ்சர்களை ஏற்றுவது கண்டிப்பாக நிறுத்தப்பட வேண்டும். ஆனால் போலீஸ்காரர்கள் தான் லாரிகளில் அதிகமாக ஏறுகிறார்கள். போலீஸ்காரர்களே ஏறும் பொழுது, பிறர் ஏறினால் என்ன என்ற நிலைமை ஏற்பட்டு வருகிறது. ஆகவே. யாராக இருந்தாலும், லாரிகளில் பாசஞ்செரை ஏற்றக்கூடாது என்று கண்டிப்பாக உத்தரவு போடப்படவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் ஆக்ஸிடெண்டு குறைவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அம்மாதிரியான நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை பொறுத்த வரையில் ஒரு சிறிய விஷயம். பிரஸ் கரெஸ்பாண்டெண்ட்சுக்கு பாட்ஜ்கள் கொடுக்கப் படவேண்டும் என்று பல தடவை கிளப்பப்பட்டிருக்கிறது. போலீஸ் லத்தி ஜார்ஜ் செய்யும்பொழுது இந்த பாட்ஜை வைத்துக் கொண்டிருந்தால் அவர்களை அடிக்க மாட்டார்கள். பாட்ஜ் வைத்துக்கொண்டிருந்தால் கூட சில சமயங்களில் அடி வாங்குகிறார்கள். அது வேறு விஷயம். கவர்ன்மெண்டு டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் இதுமாதிரி ஃபரி பாட்ஜ்கள் கொடுக்கவேண்டும். டி.வி.எஸ்.-ல் கொடுக்கிறார்கள். கேரள சர்க்கார் பஸ்களில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது ஜெனரல் டிமாண்டு. பல தடவை கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் இதைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்கிறோம்.

சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில், என்னுடைய அபிப்பிராயம் என்னவென்றால், டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு நல்ல சைகாலஜி தெரிந்தவர்களை வைத்து ஒரு வருஷம் ஏன் பயிற்சி கொடுக்கக்கூடாது? அதில் ஒன்றும் தவறு இல்லை. அவர்களுக்கு நல்ல பயிற்சி கொடுத்து, பாசஞ்சர்களிடம் நீங்கள் இப்படி இப்படி நடக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொடுக்கலாம். இப்பொழுது நர்சுகளை எடுத்துக்கொண்டால் வீட்டில் எவ்வளவோ கஷ்டம் இருந்தாலும், பேஷண்டுகளை கவனிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் வருகிறதே, அதுமாதிரி தான் இவர்களுக்கும் பாசெஞ்சர்களைப் பார்த்தால் மரியாதையாக நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏற்படவேண்டும். 'பி.ஈ.எஸ்.டி. யில் கண்டக்டர்கள்

நல்ல முறையில் நடந்து கொள்கிறார்கள். டெல்லியில் இருக்கும் கண்டக்டர்களோடு கம்பேர் செய்து பார்த்தால் நம்முடைய கண்டக்டர்கள் எவ்வளவோ பெட்டர். லண்டனில் கண்டக்டர்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் பாசெஞ்சர்களோடு எவ்வளவு மரியாதையாகப் பழகுகிறார்கள்? 'வென் எவர் தே ரிசிவ் சம்திங், தே ஸே தாங்ஸ்'. டிக்கெட்டுக்கு பணம் கொடுத்தால் கூட 'தாங்ஸ்' என்று சொல்லுகிறார்கள்.

அந்தமாதிரி இங்கே உள்ளவர்களுக்கு நல்ல முறையில் பயிற்சி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேமாதிரி நிர்வாகத்தில் உள்ள பெரிய அதிகாரிகளுக்கும் இந்த டிரான்ஸ் போர்ட்டைப் பற்றி பயிற்சி கொடுக்க வேண்டும். நல்ல திறமை யாகத் தான் அவர்கள் பணி செய்து வருகிறார்கள். இருந்தாலும் அவர்களுக்கு இந்தமாதிரி பயிற்சி கொடுப்பது நல்லது. அந்தப் பயிற்சி கொடுப்பது ரொம்ப தூரத்திற்கு உபயோகமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய கருத்து.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம், இந்தப் பொதுத் துறையில், என்னைப் பொறுத்த வரையில் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் எல்லாம் நல்ல திறமையாகத் தான் பணியாற்றுகிறார்கள். அவர்கள் தவறு செய்கிறவர்களுக்கு 'பியுனிடிவ் பனிஷ்மெண்ட்' என்ற முறை இருக்க வேண்டியதுதான். ஆனால் பொதுவாக தவறுகள் நடக்காத அளவிற்கு 'செக்கிங் ஸ்டாப்'-ஐ அதிகப்படுத்த வேண்டும். இப்படிச் சொல்வது கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மேல் நம்பிக்கை இல்லாமல் இல்லை. ஆனால் இதன் மூலம் நிறைய பேர்கள் 'ப்ரமோஷன்' மூலம் பயனடைவார்கள் என்பதால் தான் இதைக் கவனிக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சபையின் அனுமதி யோடு அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தமாதிரி செக்கிங் ஸ்டாஃப் அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். அதேமாதிரி அமைச்சர் அவர் களுக்குத் தெரியும். மதுரையிலிருந்து திருச்சிக்கு ஒருவர் டிராபிக் ஆபீசராக' வந்திருக்கிறார். அவர்கள் முன்பு மதுரை யில் டி.எஸ். ஆக இருந்தார். அவர் பி.இ. படித்துப் பட்டம் பெற்ற வாலிபர். அவர் இப்போது காலையில் எழுந்தவுடன்

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

டிப்போவிலுள்ள பஸ்களை எல்லாம் வெளியே போவதற்கு முன்பு ஒரு முறை செக் செய்கிறார். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு 'ரெகக்னிஷன்' ஒரு என்கரேஜ்மெண்ட்' கொடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல 'போர்மேன்' என்றாலும், டி.வி.எஸ்.-ஐப் பாருங் கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு செக்ஷனுக்கும் இரண்டு பேர்கள் என்ற முறையில் போடுகிறார்கள். இதனால் 'எபிசியன்ஸி' கூடுகிறது. அதே முறையை இங்கே பின்பற்றினால் நல்லதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

அதேபோல, அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு பொதுத் துறை ரொம்ப தூரம் வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு அரசாங்கத் துறையில் நிர்வாகத்தை சீர்படுத்து வதற்கு 'பப்ளிக் அக்கவுன்ட்ஸ் கமிட்டி' 'எஸ்டிமேட் கமிட்டி' என்றிருப்பது போல இந்தத் துறையும் மக்களுக்கு நல்ல முறை யில் பணியாற்ற 'பப்ளிக் அண்டர்ஸ்டேன்டிங் கமிட்டி' என்று ஒன்று போட்டால் அது ரொம்ப உதவியாக இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். இன்னும் பலவிதமான ஆலோசனைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த டாக்சி சம்பந்தமாக இன்றைக்கு லைசென்ஸ் பெற்ற வர்கள் தான் டாக்ஸி ஓட்டக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். முன்பு ஒரு உத்தரவு போட்டிருந்தார்கள். பழைய டாக்ஸிகளை ஓட்டக் கூடாதென்று. டெல்லியில் போய்ப் பாருங்கள். 47, 48 மாடல் கார்களெல்லாம் டாக்ஸிகளாக ஓடுகின்றன. ஆனால் அங்கே எல்லாம் பஞ்சாபிலிருந்து வந்திருக்கிற சீக்கியர்கள் மிகத் திறமையாக அந்தமாதிரி பழைய கார்களைக் கூட ஓட்டுகிறார்கள். நல்ல முறையில் கவனித்து வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தமாதிரி இங்கேயும் இருக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பழைய கார்களாக இருந்தாலும் பழுது இல்லாமலிருந்தால் அவைகளை டாக்சிகளாக ஓட அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆகவே, இங்கே இப்போது இருக்கிற மாதிரி 'ரிஜிட்'—ஆக இருக்காமல் 'Let it go off the road என்று போட்டால் அது மெக்கானிக்கலாக இருக்கும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28

குறிப்பாக, நம்முடைய இந்த இலாக்கா நல்ல முறையில் பணியாற்றி வந்தாலும் அதிலும் ஒரு சில குறைகள் இருக்கிறது. அதற்கு ஒரே ஒரு உதாரணம் சொல்ல விரும்புகிறேன். 68-ல் நடந்த ஒரு மோட்டார் ஆக்ஸிடென்ட். பழனியப்ப கௌண்டர் என்பவரின் மனைவி அந்த விபத்திற்கு உள்ளானார். அந்த பழனியப்ப கௌண்டர் கோர்ட்டுக்குப் போய், அந்த வழக்கில் கீழ் கண்ட தீர்ப்புக் கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

'Before the Motor Accidents Claims Tribunal (District Judge Court) Salem.

M.A.C.A. No. 35 of 1968.

Palaniappa Gounder *Petitioner.*

* * * *

Judgement pronounced. There will be an award for Rs. 4,600 என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது

This was in the year 1968. To-day it is 1972.

ஆனால், அவருக்கும் அந்தப் பணம் வந்து சேரவில்லை. இந்த மாதிரி விஷயங்களிலெல்லாம் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக ஓரிரண்டு சிறு விஷயங்களை மட்டும் சொல்லி முடிக்கிறேன். குறிப்பாக இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களைப் பற்றி. இது அமைச்சர் அவர்களின் இலாகாவில் இருப்பதால் இதைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக இன்றைக்கு சைக்கிள் ரிக்ஷாக்காரர்கள் அவர்களுக்கென்று சங்கங்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட சங்கங்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு அதிகமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பெரும் பணக்காரர்கள் தான் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் வாங்கி விடக் கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இந்தமாதிரிச் சங்கங்களுக்கு அதிகமாக சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்கப்பட வேண்டும். நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலும் பங்கு கொடுக்கவேண்டும். There must be participation of workers in the working of the industry at all levels அதை நீங்கள் செய்து பாருங்கள். செய்து பார்த்து என்ன நிலைக்கு வருகிறதென்று பாருங்கள்.

1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

இன்றைக்கு சோவியத் ரஷியாவில் ‘காட்செட்ரோவ்’ என்ன பண்ணினர். அதேமாதிரி ‘வொர்கர்ஸ் பார்ட்டிசிபேஷன் இன் இண்டஸ்ட்டிரி’ என்பதை அங்கே ஒரு கொள்கையாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல நாமும் இங்கு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு சங்கங்களை தொழிற்சாலைகளில் அங்கீகரிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு சட்டம் வருகிறது. ஒரு தொழிற்சாலையில் 2, 3 சங்கங்கள் இருந்தால் அதில் எதை அங்கீகரிப்பது என்பதற்காக இந்தச் சட்டம் வரவிருக்கிறது. அதைக் கட்டாயம் நிறை வேற்றவேண்டும். என்னைப் பொறுத்தவரையில் டிரான்ஸ் போர்ட்டுக்கு ஒரு சங்கமும், ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஒவ்வொரு சங்கமும் என்று வைத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

ஒரு சின்ன ரிக்வஸ்ட். அது என்ன என்று சொன்னால். எனக்குத் தெரிந்து 2 டிரைவர்கள், 2 கண்டக்டர்கள் லாங் ரூட்டில் ஓடிக்கொண்டிருந்தார்கள். அப்படி போய் கொண்டிருக்கிற போது ஒரு நாள் அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று அவர்கள் போன பஸ்ஸுகளை செக் செய்கிறபோது அந்த டிரைவர்கள் ஏதோ சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் உண்மையில் நல்லவர்கள், நல்ல வேலை செய்யக்கூடியவர்கள். ஆனால் அப்படிச் சொன்னதற்காக இன்றைக்கு அவர்கள் 4 பேர்களும் பல்லவா கார்ப்பரேஷனுக்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். இங்கே அவர்கள் ரொம்ப கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களை பழையபடி அந்த லாங் ரூட்டுக்கே மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய டிரைவர்கள் எல்லாம் நன்றாக டிரைவ் பண்ணக் கூடியவர்கள். ஆனால் யாரோ ஒருவர் சொன்னார்கள். ‘டிரைவர்களெல்லாம் தூங்கி விழுகிறார்கள், பஸ்ஸை ஓட்டுகிற போது’ என்று. அது தவறாகும். இன்றைக்கு லாங் ரூட்டிலே ஓடுகிறவர்கள் மிகவும் நல்லமுறையில் பணி யாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

ஆனால் ‘ஸ்பீட் அப்’ பண்ணுகிற காரணத்தால் அவர்களுக் கெல்லாம் ‘டெய்லி பாட்டா’ குறைகிறது. இன்செண்டிவ்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28

போனஸ் என்று இன்றைக்கு கொடுக்கிறோம். 7½, 10, 12 என்று கொடுக்கிறோம். அப்படிக் கொடுக்கிறபோது இந்த கவர்ன்மென்ட் ஹாலிடேக்களைச் கூட கணக்கில் எடுத்துக்கொள்வதாகச் சொல்கிறார்கள்.

அதேபோல இந்த அக்குமிலேடிவ் காஷ்வல் லீவைப் அதிகப் படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கேரளாவில் இந்த வருடம் 50 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதே மாதிரி இங்கேயும் லாபம் ஏற்பட வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் அந்த இலாபத்தவிட இப்படிப்பட்ட 'பப்ளிக் அண்டர்டேகிங்ஸ்-ல்' எபிசியன்ஸியைக் கூட்டி பொதுமக்களுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுக்கவேண்டும். இங்கே ஒரு அமைச்சர் கூடச் சொன்னார். 'We want more profit but our is not motive profiteering'. ஏதாவது செய்து, எப்படியாவது இலாபம் காட்டவேண்டும் என்று சொன்னார். பொதுப்பணித்துறை என்று சொன்னால் சில பேர்கள் பத்திரிக்கையில் என்னென்னமோ எழுதிக்கொண்டிருக் கிறார்கள். அவர்கள் என்ன வேண்டுமானாலும், சொல்லட்டும். ஆனால், நம்மைப் பொறுத்தவரையில் பொதுப் பணித்துறை என்பதை மக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடியதாக இருக்கவேண்டும். அதில் 'எபிசியன்ஸி' தான் முக்கியம். 'ப்ராஃபிட்' என்பது கடைசியில் தான் வரவேண்டும். இந்தத் தனியார்கள் நடத்துகிற பஸ்ஸுகளுக்கெல்லாம் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது. ஏனென்று சொன்னால் இன்றைக்கு அப்படிப்பட்ட தனியார்கள் நடத்துகிற பஸ் கம்பெனிகளெல்லாம் ஒரு 'சென்டர் ஆஃப் கரப்ஷன்' போல இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட தனியார்கள் ஓரிரு பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் அந்த பஸ்களை வாங்குவதற்காக "சேட்டுகள்' இடம் கடன் வாங்குகிறார்கள். பிறகு முதலையும் வட்டியும் கொடுக்கமுடியாமல் 3 வருடத்தில் அந்த கம்பெனி யையே நடத்த முடியாமல் போய்விடுகிறார்கள். ஆகையால் That must be integrated into the nationalised set up. என்ற கருத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக நாங்கள் ஏற்கனவே கொடுத்திருக்கக் கூடிய வெட்டுப் பிரேரணைகளையும் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கொடுக்கிற போது கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு, முடிக்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28]

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, இந்த மானியத்திலே எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து இரண்டொரு கருத்துக்களைக் கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன்.

முதலிலே, மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம் என்ற துறையிலே இருக்கின்ற என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த அவை முன் வைப்பதற்கு முற்படுகிறேன். பொதுவாக, இப்போது டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே சில இடையூறுகளும், தகராறுகளும் இருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உதாரணமாக, இந்த டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கின்ற போது நாஷனல் டிஃபென்சுக்கு பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நிர்ப்பந்தப்படுத்துகிறார்கள். தென்னாற்காடு மாவட்டத்திலே இப்படி ஒருவரிடம் கட்டாயமாக பணம் வாங்கிக்கொண்டு, லைசென்ஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவ்வாறு செய்வது சட்டப் பூர்வமாக சரியில்லை. ஆனால் டெம்பரரி லைசென்ஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்றால், இவ்வளவு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டு வாங்கிக் கொள்கிறார்கள் என்பதை அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

நான் நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. கொடுக்கவேண்டும்; அதில் நான் நம்பிக்கை உடையவன் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நாட்டுப் பாதுகாப்புக்கு ஒவ்வொருவரும் தானே மனமுவந்து கொடுக்கவேண்டும். அதிலே நிர்ப்பந்தம் இருக்கக்கூடாது. அதனால்தான் நான் இதைக் கூறுகிறேன். அதேமாதிரி பல இடங்களிலும் நடைபெறுகிறது. ஏதாவது லோன் வாங்கச் சென்றாலோ, அல்லது வேறு ஏதாவது கலெக்ஷனுக்குச் சென்றாலோ ரெவின்யூ அதிகாரிகள்—ஆர்.டி.ஓ. போன்றவர்கள்—நாஷனல் டிஃபன்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று நிர்ப்பந்தப் படுத்துகிறார்கள் என்பதை நான் கூறத் தேவையில்லை.

அதேமாதிரி சேலம் ஜில்லாவில் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்தி வாங்கியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பணம் வாங்கப்பட்டவர் ஈரோட்டில் உள்ள பொன்னுசாமி என்பதை

அமைச்சரவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பணம் கொடுத்த பின்னால்தான் அவருக்கு ரூட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கக்கூடாது என்றும் சொல்லவில்லை; பணம் வாங்கக்கூடாது என்றும் நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்தமாதிரி கட்டாயப்படுத்தாமல் வருகின்ற தொகையைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளட்டும். ஆகையால் நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற இந்தமாதிரி குறைபாடுகளை மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் ஒன்றிரண்டு உதாரணங்களைச் சொன்னதால் அங்கே, அது மட்டும்தான் நடந்திருக்கிறது; வேறு எங்கும் அம்மாதிரி நடக்கவில்லை என்று நினைக்க வேண்டாம். அதைப்போன்று பல இடங்களிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன. பொதுவாக எல்லா ஜில்லாக்களிலுமே இந்தமுறை இருக்கிறது. எடுத்துக்காட்டாகத் தான் ஒன்றிரண்டை இங்கே எடுத்துக் காட்டினேன் என்பதை கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்னொரு விஷயம். அசிஸ்டன்ட் ட்ரான்ஸ்-போர்ட் கமிஷனர் ஆஃப் மெட்ராஸ் என்ற இந்த போஸ்ட் 6 மாத காலமாக வேக்கன்டாக இருக்கிறது. ஆள் போடுவதிலே தாமதப் படுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஏன் அப்படி வேக்கன்டாக வைத்திருக்க வேண்டும். தகுதிவாய்ந்த ஒருவர் இல்லை என்பதினாலா அல்லது வேறு காரணங்களினாலா என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது ஒரு முக்கியமான பதவி. அதிலும் முக்கியமாக ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு அடுத்தபடியாக இருக்கக்கூடிய பதவியாக இருக்கிறது. சட்டப் பூர்வமாக கமிஷனருக்கு ஆலோசனைகள் கூறி, அவருக்கு உதவியாக இருக்கக்கூடிய ஒரு முக்கியமான பதவி நிரப்பப்படாமல் நீண்ட காலமாகவே விட்டுவைத்திருப்பது சரியல்ல, நல்லதல்ல என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்த விஷயம் இந்த 'ஆம்னி' பஸ்களைப் பற்றியது. ஆம்னி பஸ்களுக்கு இப்போது பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்று தடங்கல் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தடங்கல்

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

ஏற்படுத்தப்பட்டப் பிறகும் கூட ஒரு சிலருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக எனக்குத் தகவல் வந்திருக்கிறது. சென்னையிலே இந்தத் தடை ஏற்பட்டப் பிறகு கருப்பையா மோட்டார்ஸ், சச்சிதானந்தம் மோட்டார்ஸ் என்ற இருவருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் இருவரும் சென்னையைச் சேர்ந்தவர்கள். தடை ஏற்படுத்தப்பட்ட பின்னால் இப்படி குறிப்பிட்ட ஒரு சிலருக்கு கொடுப்பது தேவையா, அது முறைதானா என்பதை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். அரசாங்கத்திலிருந்து இன்று அரசாங்க உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு கார்கள் கொடுத்து வருகிறார்கள். இதிலே டெலிவரி எடுப்பதற்கு ஒரு சிலருக்கு பம்பாய் சென்று டெலிவரி எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று விதிவிலக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் அறிகிறேன். வெளி மாநிலத்திலே சென்று டெலிவரி எடுப்பதினால், நமது மாநிலத்திற்கு கிடைக்கவேண்டிய வரி போன்ற வருமானம் கிடைக்காமல் போய்விடுகிறது. அது வேறு மாநிலத்திற்குப் போய்விடுகிறது. மகாராஷ்டிரத்தில் சில சலுகைகள் இருக்கலாம். அதனால் எல்லோரும் அங்கே வாங்கக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டு, நமக்கு பெருத்த இழப்பு ஏற்படும். அதனால் யாராக இருந்தாலும் வேறு மாநிலங்களுக்குச் சென்று கார் வாங்கக் கூடாது என்று அரசு உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பொதுவாக இன்றைக்கு மோட்டார் நிர்வாகத் துறையிலே இருக்கின்ற அமைப்பைப் பற்றி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். மற்ற மாநிலங்களிலே இந்த நிர்வாகத்தைச் செம்மையாக நடத்தும் பொருட்டு ஒரு கமிட்டி அமைத்திருக்கிறார்கள். அந்த கமிட்டியில் எல்லா ஆர்.டி.ஓ. க்களும் கலெக்டரும் இருக்கிறார்கள். நான்-அஃபிஷியல் மெம்பர்களும் அதில் இருக்கிறார்கள். கலெக்டர் அந்த கமிட்டிக்கு சேர்மேனாக இருக்கிறார். அதனால் அங்கெல்லாம் மோட்டார் நிர்வாகம் நல்லமுறையில் நடைபெறுவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே, அந்த மாதிரியான ஒரு அமைப்பை நமது மாநிலத்திலும் ஏற்படுத்த வேண்டு

மென்றும், அதில் காலதாமதம் கூடாது என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம் இன்று அதிக வருவாய் தரக்கூடிய ஒரு துறையாக இருக்கிறது. அதிலும் நாம் இப்போது வரிகளை எல்லாம் அதிகரித்து இருக்கிறோம். ஆகையால் இதிலே கொஞ்சம் துரிதமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மிகவும் முக்கியமான விஷயம் தேசியமயமாக்கப்பட்ட ட்ரான்ஸ்போர்ட். மக்களோடு அதிகமாகத் தொடர்பு கொள்கின்ற ஒரு துறை இந்தத் துறைதான். அதிலே ஒருசில அதிகாரிகள், கண்டக்டர்களைப் போன்றவர்கள் ஒரு தவறு செய்தாலும், உடனடியாக அவர்கள்மீது பழியை சுமத்தி, அரசாங்கத்தின் மீது பழி சொல்கிறார்கள். ஆகையால் இந்த இலாகாவிலே இருக்கின்ற கஷ்டங்களையும், துன்பங்களையும் நல்ல முறையில் ஆராய்ந்து, அகற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் 1970-71-லே பெருத்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 102.30 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1971-72-ல் 132.15 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்போது 1972-73-ல் 68 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்ற கணக்கை அமைச்சரவர்கள் தந்திருக்கிறார்கள். இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சரவர்கள் வந்தபிறகு இந்த துறையிலே மாறுதல் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். இதற்கு முன்னாலே இந்த துறையில் என்னென்ன நடந்தன என்பதையும் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதற்கு முன்னே இருந்தவர்கள் இந்தத் துறையில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் லாபம் வரச் செய்கிறோம் என்று இந்த மன்றத்திலும் வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள்; வெளியேயும் வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். அந்த வாக்குறுதிகள் எல்லாம் காற்றிலே பறந்துவிட்டன. ஆனால் இப்போது படிப்படியாக இலாபம் வந்துவிடும் என்று தெரிகிறது.

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

பொதுவாக நீண்டதூரம் போகிற பஸ்களையெல்லாம் அரசாங்கம் விட்டால் நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு காரணம் இருக்க முடியாது. இப்போது அரசாங்கம் அதிகமான நீண்டதூர பஸ்களையெல்லாம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதை மேலும் சிறப்பாக நடைபெறச்செய்ய என்னென்ன செய்ய வேண்டும் என்பதை ஆராய வேண்டும்.

மதிப்பீட்டுக் குழுவின் சார்பிலே நாங்கள் அநேகமாக எல்லா ராஜ்யங்களுக்கும் சென்றிருந்தோம். அங்கெல்லாம் டிரான்ஸ்போர்ட் எப்படி நடைபெறுகிறது என்பதையும் விசாரித்து தெரிந்து கொண்டோம். நாங்கள் பார்த்த இடங்களில் எல்லாம் மிகவும் சிறப்பாக டிரான்ஸ்போர்ட் நடைபெற்ற இடம் குஜராத் மாநிலமாக இருக்கிறது என்பதை இந்த அவைக்கு அளிக்க நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அங்கே தேசியமயமாக்கப்பட்ட அந்த பஸ் நிறுவனத்தில் பாடி பில்டிங், ஆப்பரேஷன் மற்றும் எந்தப் பிரிவாக இருந்தாலும் சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

அதேமாதிரி மகாராஷ்டிரத்தில் பி.ஈ.எஸ்.டி. என்ற கம்பெனி டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறார்கள். அதிலும் லாபம் இருக்கிறது. ஆனால் அதில் நஷ்டம் வந்தாலும் எலெக்டிரிக் ட்ராம் மூலம் கிடைக்கின்ற வருமானத்தைக் கொண்டு நஷ்டத்தை ஈடு செய்கிறார்கள் என்று நிர்வாகிகள் கூறினார்கள். பொதுவாக சிட்டி சர்வீஸ் எல்லாம் அப்படித்தான் இருக்கும். அதைப்போன்றுதான் நமது சென்னை நகரிலும் இருக்கிறது. ஆனால் சென்னையில் குறித்த நேரத்தில் ஒழுங்காக எல்லா இடங்களுக்கும் பஸ்கள் போகின்றனவா என்றால் இல்லை என்றுதான் பலரும் சொல்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக நெரிசல் நேரத்தில் பிரயாணிகள் படுகிற கஷ்டங்கள் இவ்வளவு என்று சொல்லமுடியவில்லை. குறிப்பாக தாய்மார்களும், சகோதரிகளும் சொல்லமுடியாத துன்பத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். மவுண்ட் ரோட்டில் முக்கியமான பகுதியில் ஸ்டான்டிங் கண்டக்டர்கள் வைத்து டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் டிக்கட் வாங்கியவர்கள் பஸ்களிலே ஏறுவதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன குறித்த நேரத்தில் பஸ் புறப்பட்டு விடுகிறது. நெருக்கமாக இருப்பதினால், பலர் ஏறிக்கொண்டிருக்கும் போதே பஸ் புறப்பட்டுவிடுகிறது.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28

அடுத்து, பஸ்ஸிலே இருக்கின்ற ஸ்டான்டிங் பாசஞ்சர்களுக்கு இன்னும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. தமிழகத்தின் தலைநகரத்திலே, சென்னையிலே காணப்படுகின்ற இந்தமாதிரியான நிலைமைகள் நமக்கு வேதனையைத் தருகின்றன. இப்போது நெரிசலான சமயங்களில் அதிகமான பஸ்களை விடுகிறார்கள். இருப்பினும் அது போதாது. இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டும். அதற்கு எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டியின் பரிந்துரையின் அடிப்படையிலே துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக இங்கே இருக்கின்ற இந்த நிர்வாகம் நடவடிக்கையை சற்று வேகப்படுத்த வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்போது இந்த நிர்வாகத்தைப் பற்றி மாணவர்கள் என்ன கேலி செய்கிறார்கள், என்ன கிண்டல் செய்கிறார்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். 'பல்லவா, தல்லவா, கொல்லவா' என்றெல்லாம் கிண்டல் செய்கிறார்கள்; பத்திரிகையிலே எழுதுகிறார்கள். இந்தமாதிரி நிகழ்ச்சிகள் விரும்பத் தக்கதல்ல என்பதை மட்டும் நான் எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் அடுத்தபடியாகப் பார்க்கிறபோது நம்முடைய ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சி எப்படி இருக்கிறது என்பதற்கான புள்ளிவிவரங்கள் தரப்பட்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிற ஆய்வுரையில் மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துகளின் சதவிகிதம் 1970-71-இல் 88 ஆக இருந்தது என்றும், 1971-72-இல் 31—12—1971 வரையில் 84 சதவிகிதமாக இருந்தது என்றும், 1—1—1972-ல் இருந்து 31—3—1972 வரை எதிர்பார்க்கப்படுவது 80 சதவிகிதமாக இருக்கும் என்றும் தந்திருக்கிறார்கள். 1970-71-இல் ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சி 91 சதவிகிதமாக இருந்திருக்கிறது. 1971-72-க்கு 93 சதவிகிதமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்ப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இது எல்லாம் நம்முடைய ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சிக்குப் போதுமானதாக இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

இன்னும் நம்முடைய போக்குவரத்து இலாக்காவில் டிரைவர்கள் வண்டிகளில் இன்ன இன்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன, அவற்றைப் பழுதுபார்க்க வேண்டும் என்கிறார்கள். ரிப்பேரிங் செக்ஷனில் எல்லாவற்றையும் பழுது பார்த்துவிட்ட

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

தாகச் சொல்கிருர்கள். இப்படி இந்த இரண்டு துறைகளுக்கும் அடிக்கடி முரண்பட்ட கருத்துக்கள் வராது டிரைவர்கள் குறிப்பிடுகிற ரிப்போர்கள் எல்லாம் ஒழுங்கான முறையில் செய்யப் படுவதற்கு ரிப்பேரிங் செக்ஷனில் தக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நீண்டதூர பஸ்களைப்பற்றி ஒன்றிரண்டு கருத்துக்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நாகர்கோயிலில் இருந்து சென்னைக்கு நீண்டதூர பஸ்கள்—மின்னல் வேகத்தில் வருகின்றன. நான் அவற்றில் அடிக்கடி பயணம் செய்வதுண்டு. அதிலே பயணிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற சௌகரியங்கள் போதா. முன்பு 48 சீட்டுகள் இருந்தன என்றுல் இப்போது 50 சீட்டுகளாக்கியிருக்கிருர்கள். இது சரியல்ல. 450 மைல்களுக்கு மேல் பயணம் செய்ய வேண்டியவர்கள் சிறிது தலை சாய்த்துக் கொள்வதற்கு இப்படி அப்படி நகர்ந்து கொள்வதற்கு வசதி வேண்டுமென்றுல் அதை 35 சீட்டாகக் குறைப்பது கூடச் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். பின்னுல் தலை சாய்ந்து கொள்ள குஷன் கொடுக்கப்படவேண்டும். கேரள மாநிலத்திலே திருவிதாங்கூரில் இருந்து கன்னனூருக்கு லக்ஷரி கோச் போகிறது. ஏரோப்பிளேன் சீட்டுகள் போல இடங்களை அமைத்திருக்கிருர்கள். நான் அந்த அளவுக்கு வசதிகள் செய்து தாவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளவில்லை.

ஆயினும் 250 மைல்களுக்கு மேல் போகக்கூடிய மின்னல் வேக துரித வண்டிகள் இன்னும் சற்று பயணிகளுக்கு பயணம் செய்வதற்கு லெக் ஸ்பேஸ், டில்டெட் சீட் வசதியுடையதாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இங்கிருந்து நாகர்கோயிலுக்கு 27½ ரூபாய் ஜார்ஜ். 35 சீட்டுகள் போட்டால் கூட நஷ்டம் இருக்காது—அப்படிப் போடுவதே பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இன்னும் ஓரப் பகுதியில் இரண்டு இரண்டு சீட் என்று போட்டிருக்கிருர்கள். ஐந்து, ஆருவது சீட் எம்.எல்.ஏ.க்களுக்கு என்கிறபோது ஆருவது சீட்டில் உட்கார்ந்திருப்பவர் இரவில் நழுவி கீழே விழுந்ததையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன். ஆகவே ஓரக் காலில் ஊான்டு ரெஸ்டு அமைத்துக்கொடுப்பது அதுபோன்ற வண்டிகளில் மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28

அடுத்தபடியாக, பாசஞ்சர்ஸ் அமினிடீஸ் என்று பார்க்கிற போது இன்றைக்கு நாம் செய்திருக்கிற வசதிகள் போதவே போதாது. அதுவும் குறிப்பாக யூரினல் லாவட்டிரிகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. மதுரையும் அப்படித்தான், சேலமும் அப்படியே. கோயம்புத்தூரிலும் அப்படி இருக்கிறது. நாகர் கோயில் நாற்றத்தைப்பற்றி எடுத்துச்சொல்ல வேண்டியதே இல்லை. ஒரு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இரண்டு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் வந்து சென்றது என்றால் உடனடியாக அந்த லெட்ரின்களைக் க்ளீன் செய்ய, லோஷன் போட்டு அலம்ப தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப் படவேண்டும். எஸ்டிமேட் கமிட்டியில் திரு. லத்தீப் அவர்கள் இதுபற்றி சேலம் ஜாயின்ட் டைரெக்டர் அவர்களிடம் கூட வற்புறுத்தி எடுத்துச் சொன்னார் இவை உடனடியாகக் கவனிக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து, சாப்பிடுவதற்கு மதுரையில் வசதியே இல்லை. இரவு 8 மணிக்கு பஸ் வந்தால் 8½-க்குக் கிளம்பி விடுகிறது. அதற்குள் பக்கத்து ஓட்டல்களுக்குச் சென்று வர முடியவில்லை. இதே போன்றுதான் மற்ற பகுதிகளிலும் இருக்கக்கூடும். மின்னல் வேக பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சாப்பிடுவதற்கும், மலஜலம் கழிப்பதற்கும் கண்டிப்பாக வசதிகள் செய்து தரப்படவேண்டும். இன்னும் பஸ் போய்க்கொண்டே இருக்கிறபோது சிலருக்கு வாந்தி எடுக்கிற உணர்ச்சி வந்துவிடுகிறது. மின்னல் வேக பஸ் டிரைவர்கள் வண்டியை நிறுத்த சங்கடப்படுகிறார்கள். நிறுத்தவில்லை என்றால் வண்டியில் உள்ளவர்களுக்குச் சங்கடம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே கொஞ்சம் அவர்களுக்காக நிறுத்த ஏற்பாடு இருக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை தேசியமயமாக்கப்பட்ட கையோடு இன்றைய தினம் நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் உருவாக்கப் பட்டிருக்கின்றன. பல்லவா, சோழா, பாண்டியா, சேரா என்பதாக—அந்தக் காலத்தில் அந்த மன்னர்களுக்குள் சண்டை ஏற்பட்டதுபோல இந்த காலத்தில் இவர்களுக்குள் சண்டை ஏற்படாது—இவை ஒரு கோ ஆர்டினேடெட் கார்ப்பரேஷன்களாக இயங்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதற்காகத்தான் நான் அன்றைக்கு இதுபோல நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் வேண்டுமா, இரண்டு போதாதா என்று சொன்னேன். இப்போதும் கூட அந்த

1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

யோசனையை மறுபரிசிலனை செய்யவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, நான் பலமுறை பப்ளிக் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் கமிட்டி என்று ஒன்றை அமைக்கவேண்டும் என்று கூறினேன். அந்த ஆலோசனையையும் நல்ல முறையில் பரிசிலிக்கவேண்டும்.

இன்னொரு விஷயம்—இந்த இலாக்கா ஸ்டோர்ஸ் நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்படவேண்டும். அடிக்கடி அவர்கள் இண்டென்ட் போட்டாலும்கூட சரியான சமயத்தில் சாமான்கள் கிடைப்பதில்லை. சிலநேரங்களில் சப் ஸ்டாண்டர்ட் பார்ட்சுகள் கூட வாங்க நேரிட்டிருக்கிறது. ஜாயின்ட் டைரெக்டர்கள் பொறுப்பில் விடப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். என்னைக் கேட்டால் ஸ்டோர்ஸையே ஒரு தனிப் பிரிவாக வைத்து ஒரு அதிகாரியின் நேரிடை மேற்பார்வையில் இருக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கண்டக்டர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ரேஷியோ குறைவாக இருக்கிறது. அதை அதிகப்படுத்தவேண்டும். டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கிற சம்பளம் போதாது. கேரளத்தில் அதிகச் சம்பளம் கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் கொடுக்கிறார்கள் அங்கே லாபத்தில்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இங்கும் கண்டக்டர் டிரைவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கக் கூடிய வகையில் சம்பள விகிதங்களைத் திருத்தி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக இன்னொரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பிற்ப
இந்த இலாகா மூலமாக நடக்கின்ற காரியங்கள் சீரும் சிறப்புமாக 2-0
நடக்க வேண்டும் என்பதற்காகத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். ஆக்ஸிடெண்டுகள் ஏற்பட்டால் ஒரு ஸ்பேர் பஸ் விட்டு பயணிகளுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுக்க வேண்டும். காலாகாலங்களில் வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்து ஏற்படக் கூடிய குறைகளைப் போக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, அட்டெண்டென்ஸ் போனஸ் பற்றியது. ஒருவர் கேஷுவல் லீவு எடுத்துவிட்டால்கூட அட்டெண்டென்ஸ்

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28

போனஸுக்கு உகந்தவர் அல்ல என்ற முடிவுக்கு வந்துவிடுகிறார்கள். மேலும் அரசாங்க விடுமுறையையும் சேர்த்துத்தான் இதைப் பார்க்கிறார்கள். கேஷுவல் லீவ் என்பது அவருக்கு உரிமையாகக் கொடுக்க வேண்டியது. அதனோடு இதைச் சேர்த்துச் செய்வது சரியல்ல என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கட்டண உயர்வு, ரேஷனலைஸேஷன் என்கிற பெயரால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். சாதாரண பஸ்களிலும் முன்பு இருந்ததை விட அதிகமாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். முன்பு 10 பைசாவாக இருந்தது இப்போது 30 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அதை 20 பைசாவாகக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக அத்தியாவசியத் தேவைகளுக்காகப் போகிறவர்கள்தாம் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அப்படிப் போகிறவர்களுக்கு இந்தக் கட்டண உயர்வு மிகவும் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கிறது. ஆகவே, இதையும் புனர்பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கின்ற ஊழியர்களுக்கெல்லாம் பல காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்று கூறுவதற்கு விரும்புகிறேன். ஊழியர்களின் பணிகளும் அந்த அந்தக் காலத்தில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். ஒன்றை மட்டும் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். குறிப்பிட்ட காலங்களில் லைசென்ஸ்கள் எல்லாம் புதுப்பிக்கப்படவில்லையென்று சீப் பிரசிடென்சி மாஜிஸ்ட்ரேட் அவர்கள் தீர்ப்பு அளித்திருக்கும்போது 1970-ம் ஆண்டில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். லைசென்சானது குறிப்பிட்ட கால கெடுவுக்கு 5 மாதம் கழிந்த பிறகுகூட புதுப்பிக்கப்படவில்லை. அப்படி புதுப்பிக்கப்படாத லைசென்சுடன் அந்த வண்டி ரோடிலே ஓடியிருக்கிறது. இதனால் விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆறு மாதத்திற்குப் பிறகு திரும்பவும் புதுப்பிக்கப்படாமல் இருந்தது இன்னொரு 'வயலேஷன்' என்று தீர்ப்பில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, நீதிமன்றத்திலிருந்து வருகிற தீர்ப்புகளை உயர்தர அதிகாரிகள் பரிசீலனை செய்து அவ்வப்போது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28] [திரு ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

இவையெல்லாம் ஒருவேளை ஓவர்ஸைட்டினால் ஏற்பட்டதாக இருக்கலாம். சிறுசிறு விஷயமாக இருந்தாலும். இலாகாவில் இருக்கிற மேல்மட்ட அதிகாரிகள் தக்க நடவடிக்கைகளை அவ்வப் போது எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

ஒருசில நாட்களுக்கு முன் ஒரு மின்னல்வேக ஸ்ட்ரைக் ஏற்பட்டது. காலையில் 6 மணிக்கு அந்த ஸ்ட்ரைக் ஏற்பட்டு, நகரில் இருந்த போக்குவரத்தெல்லாம் ஸ்தம்பிக்கக்கூடிய வகையில் ஏற்பட்டது. யார் குற்றவாளி என்று சொல்ல நான் முன்வரவில்லை. ஆனால் இதன்காரணமாக அரசுக்கு எவ்வளவு நஷ்டம், பொதுமக்களுக்கு எவ்வளவு கஷ்டம் என்பதை உணர வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனத்தில் கொண்டு பதில் கூற வேண்டும். மேல்மட்ட அதிகாரிகள் தலையிட்டு உடனடியாக இதைத் தீர்க்க வேண்டும். சுமார் 6 மணி நேரத்திற்குப் பின்னர்தான் இதைத் தீர்க்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. உடனடியாகத் தலையிட்டு செய்திருந்தால் நல்லதாக இருந்திருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படி அடிக்கடி ஏன் ஏற்படுகிறது என்பதை அரசு அதிகாரிகள் கவனித்து தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இன்னொரு விஷயம் ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலே பல பஸ்கள் பழுதடைந்து இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்கு ஒரு நிகழ்ச்சியை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். மதுவிலக்கு அமலில் இருந்த போது ஒருசில டிரைவர்கள் மது அருந்தி வண்டியை ஓட்டினார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. 1969-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் பைகிராப்ட்ஸ் ரோடில் ஒரு விபத்து நடந்தது. டவுன் பஸ்ஸானது முன்னே போய்க்கொண்டிருந்த டாக்சியைத் தட்டிவிட்டு, அதற்குப் பிறகு மோட்டார் சைக்கிளையும் தட்டிவிட்டு, பிற்பாடு இரண்டு பாதசாரிகளின் மேல் ஏறி, இரண்டு கார்களையும் தட்டி விட்டு, கடைசியில் நின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. இப்படிப் பட்ட நிலைமையில் பிரேக் இல்லாத பஸ் ரோடில் ஓடினால் மக்கள் நிலைமை என்ன ஆவது ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அது எப்போது நடந்தது?

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : 1969 ஜூன் 25-ம் தேதி நடந்தது. இந்தமாதிரி பல இடங்களில் இருக்கிறது. பிரேக் இல்லாத வண்டியாக இருக்கிற காரணத்தால் அது எத்தனை வண்டிகளில் மோதி, இந்த விபத்துக்களை உண்டாக்கியிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். மற்றும் ஜூன் மாதம் 27-ம் தேதி ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ் கோடம்பாக்கம் ஹைரோடில் இன்னொரு வண்டியை ஓவர்டேக் செய்யும்போது விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த விபத்தின்போது டிரைவர் மது அருந்தியிருந்தார் என்கிற குற்றச்சாட்டு போலீஸ் தரப்பிலே கூறப்பட்டது. இப்படி வேலையின்போது மது அருந்தக்கூடாது என்று சட்டத்திலே இருக்கிறது. ஆனால் அதை நடைமுறையில் சரியாக அமல்படுத்த வில்லையென்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். அதேபோல் இந்த விபத்திற்கு பிரேக் இல்லாததும் எஃபிஷியன்சியும் இல்லாதது தான் காரணம் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது.

இந்தத் துறையிலே பல காரியங்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட பின் ஒரு நோட்டிபிகேஷன் செய்திருக்கிறார்கள். 21—3—1972-ல் அது மாலைமுரசு பத்திரி கையிலே விளம்பரமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்த விளம்பரம் அந்தத் துறையில் 29—9—1970-லே இலாகா தலைவரின் கையெழுத்தானது, 21—3—1972-லேதான் பப்ளிஷ் ஆகியிருக்கிறது. ஏன் காலம் தாழ்ந்து பத்திரிகையில் வந்திருக்கிறது ? அப்படி மாலைமுரசு பத்திரிகையில் வந்திருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். 18—3—1972-ல் வேறு ஒரு விளம்பரம் வந்திருக்கிறது. அந்த விளம்பரம் இலாகாவில் 31—3—1971-லே கையெழுத்தாகியிருக் கிறது. கையெழுத்தானதிற்கும், பத்திரிகையில் விளம்பரம் வெளிவருவதற்கும் இவ்வளவு இடைவெளி அதிகம் ஏன் ? இதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நாகர்கோவிலில் நடந்த ஒரு நிகழ்ச்சியை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். கன்செஷன் டிக்கெட்டுகளில் கோளாறு இருப்ப தாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 10 ரூபாயாக இருந்தது 15 ரூபாயாக மாற்றி, 10 ரூபாய் மட்டும் செலுத்தியிருக்கிறார்கள் என்கிற குற்றச்சாட்டுகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்

கவனத்தில்கொண்டு தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையிலேகூட கள்ள டிக்கெட்டுகள் வைத்து வினியோகம் செய்து வந்தார்கள். இம்மாதிரியாக நடப்பதால் இந்தத் துறைக்குத்தான் பெருத்த நஷ்டம் ஏற்படும். இப்படிச் செய்வதும் நஷ்டத்திற்கு ஒரு காரணமாக இருக்கும். அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ?

இதுதவிர, செங்கோட்டையிலே 2 ஆயிரம் லிட்டர் டீசல் ஆயில் காணவில்லையென்று புகார் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதையும் விசாரிக்க வேண்டும்.

பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே என்ன கஷ்டங்கள், துன்பங்கள் இருந்தாலும் இன்றைக்கு இருக்கும் கட்டணத்தை மேலும் உயர்த்தக்கூடாது என்ற ஆலோசனையை இந்நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே இரண்டு முறை கட்டணம் உயர்த்தியாகிவிட்டது. இன்னும் கட்டணத்தைக் கூட்டினால் ஏழை எளிய மக்களைத்தான் அது பாதிக்கும். பஸ்களையெல்லாம் தேசிய உடைமையாக்கி, இன்னும் டிக்கெட் விலைகள் உயர்த்திக் கொண்டே போனால் அது மிகவும் கஷ்டமானதாக இருக்கும்.

பஸ்ஸில் போகிறவர்கள் செல்வச் சீமான்கள் அல்ல. நாம் மக்களுக்காகத்தான் இந்த பஸ்களை எற்றோம். அவர்களுக்காகத் தான் நாம் இதை நடத்த வேண்டும். இன்று இருக்கக்கூடிய கட்டணமானது கூடுதலாக இருக்கிறது. பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே இன்னும் பல மாற்றங்கள் தேவை. இளமைத் துடிப் புள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல மாற்றங்களைத் தரு வார்கள். தேசிய மயமாக்கியிருக்கும் இந்த நேரத்தில் சீரும் சிறப்புமாக நடத்துவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* **மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் :** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பல்வேறு உறுப்பினர்களும் கலந்துகொண்டு நல்ல பல கருத்துரைகளையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக் கிறார்கள். எந்தத் துறைக்கும் இல்லாத அளவுக்குக் கூடுதலான அளவில் 91 வெட்டுத் தீர்மானங்களை இந்தத் துறைக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28

அங்கத்தினர்கள் அளித்தது எந்த அளவிற்கு இந்தத் துறையில் உற்சாகத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள், ஊக்கத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு ஓர் அறிகுறியேயாகும்.

போக்குவரத்துத் துறை நல்ல துறையாக மலர வேண்டும், நிர்வாகம் சீர்திருந்த வேண்டும், பொதுத் துறை நன்றாக வளர்ந்து பொதுமக்களுக்கு நல்ல சேவை அளிக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் அனைத்துக் கட்சி உறுப்பினர்களும் நல்ல கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நானேகூட எதிர்பார்க்காத அளவிற்கு எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள், குறிப்பாக எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கனிவோடு நல்ல பல கருத்துரைகளையும், பாராட்டுரைகளையும் வழங்கியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறை மேலும் நல்ல முன்னேற்றம் அடைய வேண்டுமென்பதற்காக ஊக்கம் அளிக்கும் வகையில் இங்கே எடுத்துச் சொன்ன பல்வேறு கருத்துக்களையும் ஒருசில தலைப்புகளாக ஆக்கி என்னுடைய உரையை நிகழ்த்தலாம் என்று இருக்கிறேன். ஏதாவது கருத்துக்கள் விடப்பட்டிருந்தால் அவை புறக்கணிக்கப் பட்டு விட்டன என்று தவறாகக் கருதாமல், அவையும் உரிய கருத்துக்களாக ஏற்கப்பட்டு, தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்பதைக் கூறி, என்னுடைய உரையைத் துவக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த மன்றத்திலே அனைத்துக் கட்சி உறுப்பினர்களும் பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்பதில் எந்த விதமான கருத்து வேற்றுமைக்கும் இடமில்லாமல் தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் உட்பட மிகுந்த ஆர்வத்தோடு நாட்டுடைமைத் திட்டத்தினை ஆதரித்தது 1972-ம் ஆண்டின் அதிசயம் என்று சொன்னால் மிகையாகாது. போக்குவரத்துத் துறையிலே நாட்டுடைமையாக்குகின்ற திட்டத்தை விரைவாக நடத்த வேண்டுமென்றும் பல நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நாட்டுடைமைத் திட்டத்தை விரைவாக நடத்த வேண்டுமென்பதிலும், நாடு முழுவதும் கொண்டு வர வேண்டுமென்பதிலும், வேகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்பதிலும் இந்த அரசுக்கு மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. ஆனால் நாம்

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இருக்கின்ற நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப, நிதிவசதிகளுக்கு ஏற்ப, எந்த எந்தத் துறைகளுக்கு நிதிகளை அளிக்கவேண்டுமோ அப்படிப் பங்கிடு செய்து வருகிறோம். ஆனால் அதே நேரத்திலே இப்படிப் பட்ட முற்போக்குத் திட்டத்தையும் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று விரும்புகிறோம். ஆகையினால்தான் இந்த அரசு படிப்படியாகச் செய்து வருகிறது.

வேகமாகச் செய்யவேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்திலே ஒரு கருத்து குறிப்பிடப்பட்ட நேரத்திலே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு அமைச்சராக இருந்த நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்தை நான் இந்த மன்றத்திற்கு இப்பொழுது நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். 1967-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 29-ஆம் தேதியன்று இதே மன்றத்திலே நடைபெற்ற விவாதத்திலே கலந்துகொண்டு குறிப்பாக இடதுசாரி கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் நாடு முழுவதும் நாட்டுடமையாக்கப்படும் திட்டம் எப்பொழுது அமல் நடத்தப்படும் என்று கேட்டார்கள். அப்பொழுது நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அளித்த பதில், படிப்படியாக என்று சொன்னார்கள். ஆனால் எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த காங்கிரஸ் உறுப்பினர் ஒருவர் படிப்படியாக என்றால் எப்பொழுது நிறைவேறும் என்று கேட்டார்கள். அதற்கு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அப்பொழுது, “தேசியமயமாக்குவது என்பது 1947-48-ம் ஆண்டில் திட்டம் தீட்டப்பட்டு இருபது ஆண்டுகளாகப் பழைய அரசாங்கம் ஏறிய படிப்படியைவிட நாங்கள் ஏறுகிற படிப்படி சற்று வேகமாக இருக்கும்” என்று தெரிவித்தார்கள்.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்றுக் கொள்வதற்கு முன்பு 18 சதவிதம் பேருந்துகள்தான் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருந்தன. ஆனால் இன்றைக்கு மூன்றில் ஒரு பங்கு என்ற அளவுக்கு நாம் வந்திருக்கிறோம். இன்னும் இதை வேகப்படுத்துவதற்கு நாட்டிலே இருக்கின்ற புதிய வழித்தடங்களையெல்லாம் அரசு மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது பத்து பஸ்களுக்கு மேலாக தரப்படுகின்ற வழித்தடங்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது டெம்பரரி ரூட்களையெல்லாம் அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது பகுதிவாரியாக மேற்கொள்ளவேண்டுமா என்பதை

யெல்லாம் அரசாங்கத்திடமே விட்டுவிடுவது நல்லது என்று கருது கிறேன்.

கொள்கையைப் பொறுத்தவரையிலும் நாட்டுடமையாக்கப் படுவதில் எந்தவிதமான கருத்து வேற்றுமையும் இல்லை. ஆனல் எப்பொழுது, எந்த முறையிலே செய்யப்படவேண்டுமென்ற பொறுப்பை எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஏனென்றல் போக்கு வரத்துத் துறையில் அவர்களுக்கு நல்ல நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதை அவர்களுடைய பேச்சிலிருந்து என்னல் உணர முடிந்தது.

லாரிகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தும் இங்கே தெரிவிக்கப்பட்டது. இன்னும் இந்த நாட்டிலேயிருக்கிற பயணிகள் போக்குவரத்து முழுவதும் தேசியமயமாகாத நிலைமையில் லாரிகளை இப்பொழுது ஏற்று நடத்துவது அவசியந்தான, தேவைதான, உடனடியாக மேற்கொள்ளவேண்டியதுதான என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டியவர்களாக இருக் கிறோம். தற்பொழுது அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இல்லை என்ப தைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே பல்வேறு நிறுவனங்கள், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் இப்படிச் செயல்படுகின்றன என்பதை நாம் எல்லாம் அறிவோம். ஏன் ஒரே கழகமாக வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்று இங்கேகூட ஒரு கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. நாலைந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களாக வைத்துக் கொள்வதிலே என்ன பயன் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்கு நான் ஒன்றை ஞாபகப்படுத்திக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதிகாரத்தைக் குவிய லாக வைத்துக்கொண்டால் திறமையின்மை வளர்ந்துவிட முடியும். திறமையாக நடத்தப்படவேண்டுமானல் சில சமயங் களிலே அதிகாரங்கள் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டும். இந்த அரசு அதிகாரக் குவியலை ஏற்றுக்கொள்கின்ற அரசல்ல. அதிகாரங்கள் பரவலாக்கப்படவேண்டுமென்ற கருத்தின் அடிப்படையிலேதான் இயங்கி வருகிறது. அமைப்புக்கள் பெரிது பெரிதாக இருக்க

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

வேண்டுமா? சிறிது சிறிதாக இருக்கவேண்டுமா? அண்டசராசரங்களாக இருக்க வேண்டுமா? அணுயுகமாக இருக்க வேண்டுமா? என்பதெல்லாம் ஆராயப்பட்டிருக்கிறது. டார்வின் தத்துவத்திலேகூட பெரியவைகள் வாழ்ந்ததாக வரலாறு கிடையாது. சிறிய சிறிய அமைப்புகள்தான் வாழ்ந்து வளர முடியும் என்று காலம் நமக்கு எடுத்துக் காட்டியிருப்பதை நாம் மறந்துவிடமுடியாது. எனவே ஆங்காங்கு இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மக்களின் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்கும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல், அங்காங்கு இருக்கின்றவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்களைத் தரவும், தொழில் தகராறுகள் ஏற்பட்டால் அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்களுக்குச் சங்கடம் இல்லாமல் தீர்த்து வைப்பதற்கும் பயன்படும்.

இன்னும்கூடச் சொல்லப்போனால் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கும் இதரத் தொழில்களுக்கும் அடிப்படை வித்தியாசங்கள் பல உண்டு. இதரத் தொழில்கள் என்றால் எந்தத் தொழிலையும் நான்கு சுவர்களுக்கு உள்ளே நடத்திவிடமுடியும். ஆனால் போக்குவரத்துத் தொழில் பல்வேறு கிராமங்களுக்குச் சென்றுவர வேண்டிய நிலைமை. தொழிலாளர்களுடன் நேர்முக தொடர்பு வைத்துக்கொள்வதற்கும், அந்தந்தப் பகுதியிலே உள்ள கிராமங்கள் பற்றி தெளிவாகத் தெரிந்து கொள்வதற்கும், நிர்வாகம் செம்மையாக நடைபெறுவதற்கும் ஏற்றது என்று அறிந்த காரணத்தினாலே தான், உணர்ந்த காரணத்தினாலேதான் பல்வேறு கழகங்களாக உருவாக்கி நல்ல முறையிலே நடத்துவதற்கான சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல. பெரிய மூன்று மாவட்டங்களிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கம்பெனிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். அதிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுடைய வேலை நிலைமைகள் வெவ்வேறானவை. எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற வேகத்தில் குழப்ப நிலையை உருவாக்கிவிட்டால் உடனே ஏதாவது ஏற்பட்டால் பார்த்தீர்களா, பார்த்தீர்களா, தனியார் துறையிலே எவ்வளவு நன்றாக இருந்தது, நாட்டுடமையாக்கப்பட்டதும் 'அந்தோ! போய்விட்டதே!' என்ற கூக்குரலை எழுப்புவதற்கு நாம் இடம் கொடுக்கக்கூடாது. ஏனென்றால் இந்த மன்றத்திலே

உறுப்பினர்கள் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் வெற்றிகரமாக நடைபெற வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். எனவே பல்வேறு பிரிவுகளாகப் பிரித்துத் திறமையை வளர்க்கவும், தேவைகளை நிறைவேற்றவும், பணியாளர்களுக்கு மனநிறைவு ஏற்படுத்தவும், பின்னாலே அந்தப் பகுதி முழுவதும் போக்குவரத்துப் படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற நிலையில் அவை பெரிய நிர்வாகங்களாக வளர்வதற்கும் வாய்ப்பு இருப்பதால்தான் இத்தகைய அமைப்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றனவே தவிர வேறல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அரசாங்கம் நடத்துகின்ற போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். நான் சென்ற தடவை இதே மானியத்தின்மீது சட்டமன்றத்திலே பதிலுரைக்கையிலே தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னேன்.

அரசாங்கம் பஸ்களை நடத்துவதிலே நாம் மூன்று அம்சங்களை அடிப்படையாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். முதலாவது, பயணிகளுக்கு வசதியோடு குறிப்பிட்ட இடத்திலே குறிப்பிட்ட நேரத்திலே கொண்டுபோய்ச் சேர்ப்பது; இரண்டாவது, இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற பணியாளர்களும், அலுவலர்களும் மனநிறைவோடு பணியாற்றச் செய்வது; மூன்றாவது, இந்தத் துறை மக்களுக்குச் சுமையாக இல்லாத வகையிலே நஷ்டம் இல்லாமல் நடத்தப்படவேண்டுமென்ற அம்சங்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னேன். அப்பொழுது கூட டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் இடைமறித்துக் கேட்டார்கள். நஷ்டத்தில் நடக்கிறதே, கவலைப்படாமல் இருக்கமுடியுமா ? என்று கேட்டார்கள். நான் சொன்னேன், முதல் இரண்டும் சரியாகுமானால் மூன்றாவது தானாக வந்துவிடுமென்று சொன்னேன், எனக்கு நினைவிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளை முதலாவதாக பரீட்சார்த்தமாக நாம் எடுத்துக்கொண்டு பல நல்ல காரியங்களைச் செய்திருக்கிறோம், இன்றுகூட அதைப்பற்றி கொடுக்கப்பட்டிருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் ஆலோசனைகளாகவே இருந்தனவே தவிர, கண்டனங்களாக இல்லை.

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

பொதுவாக மாடிப்பேருந்துகளால் மக்களுக்கு வசதி ஏற்படவில்லை என்று கூறினார்கள். மாடிப்பேருந்துகளை ரத்து செய்தோம் அதைப்போலவே இருக்கை வசதிகள் வேண்டுமென்று மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களும் மற்றும் குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயிருந்து வந்திருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் கேட்டார்கள். ஏனென்றால் அந்தப் பேருந்துகளைப் பற்றி நேரடித் தொடர்பு அவர்களுக்கு இருக்கிறது என்பது எனக்கு நிச்சயமாகத் தெரியும். எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் இந்த அரசாங்கம் கொடுத்த காரையே வேண்டாமென்று சொன்னார்கள், அவர்கள் வசதியாக எப்படியும் வீடு போய்ச் சேர வேண்டுமென்று கருதி அவர்கள் செல்லுகின்ற பேருந்துகளையாவது சொகுசுப் பேருந்துகளாக, நல்ல பேருந்துகளாக, நல்ல இருக்கைகள் கொண்டதாக, தலையை வேண்டுமானாலும் சாய்த்துக் கொள்ளலாம், உடலை வேண்டுமானாலும் சாய்த்துக் கொள்ளலாம், 48 இருக்கைகள் இருந்தால் போதும் என்று சொன்னார்கள், வேண்டாம் நாற்பதே போதும் என்று 25 பேருந்துகள் லக்சரி கோச்சுகளாகக் கட்டிவிடத் தயாராக இருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்லாமல், இந்த விரைவுப் பேருந்துகளில் ஆலோசனைப் புத்தகங்களை நாம் வைத்திருந்தோம். அதில் பொது மக்கள் ஏராளமாக நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்துக்களை நாம் நிறைவேற்றியதன் மூலம், வருமானம்கூட வாரத்திற்கு 4 லட்சம் ரூபாயாகயிருந்தது இன்றைக்கு 8 லட்சத்தைப் எட்டிப்பிடித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், இங்கேகூட இலாபத்திலே நடக்கிறதா என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் இலாபத்தில் நடக்கிறது என்று ஒரு காலத்தில் சொன்னார்கள், இப்பொழுதும் அதே மாதிரி சொல்கிறார்கள், இதை நாம் எப்படி நம்ப முடியுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள்கூட சூடுகண்ட பூனையைப்போல சந்தேகப்பட்டார்கள். நான் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புவதெல்லாம் வாரத்திற்கு 4 லட்ச ரூபாய் அதிகமான வசூல் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளின் மூலம் கிடைக்கப் பெற்றிருக்கிறது. இதை 52 வாரங்களுக்கும் கணக்கிட்டால் கிட்டத்தட்ட 2 கோடி வரும் அளவில் விரைவுப் பேருந்துகள் அளிக்கும்வகையிலே மிகச் சாதாரணமான கணக்குகளின்மூலம்

பெருக்கியிருக்கிறோம். இதை ஏன் சொல்கிறேன் என்றால், நினைத்தால் நல்ல முறையிலே நடத்த முடியாது என்பதல்ல. விரைவுப் பேருந்துகள் கடந்த ஒரு ஆண்டிலே நல்ல முறையிலே நடத்த வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே நாம் நடத்திய பேருந்துகள் இன்றையதினம் நல்லமுறையிலே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவற்றிலே வசதிகளை அதிகரிக்க வாய்ப்புகளை உருவாக்க இருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, இவைகளிலே இப்போது பிரேக் டவுன்கள் என்று கணக்கிட்டால்—ஒரு நாளைக்கு 192 பேருந்துகள் தமிழகம் முழுவதும் ஓடுகின்றன—வாரத்திற்கு 9 ப்ரேக்ட்வுன்கள்தான் ஆகின்றன. பிரேக்டவுன்களை எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே வெகுவாகக் குறைந்திருக்கிறோம். உலகத்திலேயுள்ள பிரேக்ட்வுன்களின் எண்ணிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது கூட இது மிக மிகக் குறைந்து இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் பயணிகளுக்கு, நிற்குமிடத்திலே நல்ல வசதிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கூறுகிறார்கள். அது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்க யோசனை யாகும். சுற்றுலா வாரியத்தோடு தொடர்புபடுத்தி, அவர்கள் அங்கே ஏதாவது சிகரெட்டிலிருந்து ஸ்லீப்வரையில் கேட்டார்கள், அப்படி தருவதற்கான வாய்ப்புகளைச் சுற்றுலா வாரியம் மேற்கொள்ள முடியுமா என்று கலந்து பேசியிருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, ஆங்காங்கேயிருக்கும் பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ், பொதுமக்கள் பயன்படுத்தும் இடங்களைச் செப்பனிட்டுப் பராமரிப்பதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கைகளை எடுக்கும். ஏனென்றால் வருங்காலம் ஒளிமயமாகத் தெரிவதால் இத்தகு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாவட்ட வழித்தடங்களைப்பற்றி எடுத்துக்கொண்டால் இப்பொழுது குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில்தான் அதிகமாக ஓடுகின்றன. அவற்றை நல்ல முறையிலே பராமரிப்பதற்கான முயற்சிகளை நாங்கள் மேற்கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் இன்னும் அவைகளிலே கவனத்தை அதிகமாகச் செலுத்த

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இருக்கிறோம், குறிப்பாக இந்த ஆண்டு பிரேக்டவுன் வான்கள், வண்டியில் டூல்ஸ் கிட், ஓட்டுநர்களுக்கு மெக்கானிக்கல் பயிற்சி கொடுத்து வழியிலேயே நின்றுவிட்டால் கவனிக்க, அதற்கு மேலாக ஊக்க போனஸ் திட்டம், ஆலோசனை பெட்டி, ஒர்க்ஷாப்கள், பேணுதல், பராமரிப்பு, சீர்படுத்துதல் வருகிற ஆண்டுகளில் இவைகளைத் தீவிரமாக மேற்கொள்ள இருக்கிறோம்.

மாவட்ட பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவரவர்கள்கூடச் சொன்னார்கள், மதுரையிலே பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது, மதுரையிலே அரசாங்கப் போக்குவரத்து மூலமும் நடத்துகிறார்கள். இரண்டுக்கும் இடையே "லாப் ஸைடட் டெவலப்மெண்ட்" ஒன்றுக்கொன்று ஒரு ஒருங்கின்மையில்லாத வளர்ச்சியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இந்த மன்றத்திலே தெரிவித்தபடி மாவட்டப் பேருந்துகளைப் பேணுதல், தரத்தை உயர்த்துதல் ஏற்பட்டவுடன் ஆங்காங்கேயிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகமே மேற்கொள்ள இருக்கிறது. "ட்ரான்ஸிஷன் ஸ்டேஜ்" இல் இருக்கிறோம். இப்பொழுதே அவற்றை எடுத்து நடத்துகிறோம் என்றால் அவைகளின் நிலையை, அவைகளின் தன்மையைப் பார்க்க வேண்டும். இந்த மாவட்ட வழித் தடங்களை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தாராளமாக தந்தால் நல்ல முறையில் நடத்த முடியுமா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அது மட்டுமல்ல, அரசாங்கம் நடத்தும் மாவட்ட வழித்தடங்களிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தரத்தின் அளவிற்குக் கொண்டு வந்தால்தானே நல்லது என்று அரசாங்கம் தனியாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அது நிரந்தர ஏற்பாடு அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஜேம்ஸ் அவர்களும் எப்படியும் கன்னியாகுமரி மாட்டத்திலுள்ள கட்டணத்தைப்பற்றிப் பேசாமல் இருக்க மாட்டார்கள் என்று நானும் நினைத்தேன். அதற்குக் காரணம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் அமைப்பு அப்படியிருக்கிறது. குறைந்த பட்ச கட்டணம் 30 காசு என்றால் பாதிக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். இதற்காகத் தமிழக அரசு அறிவித்த கட்டணமே பாதிக்கக்கூடிய கட்டணம் என்று வாதாடுகிறார்கள்.

அது உண்மை அல்ல. கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில் நம் தமிழ்நாட்டில் 3 பைசா, ஆந்திராவில் 3.5 பைசா, கேரளத்தில் 3.3 பைசா, மைசூரில் 5 பைசா என்று கட்டணம் இருக்கிறது. இதைப் பார்க்கும்பொழுது தமிழகத்தில் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்தியாவிலேயே குறைந்திருக்கிறது என்றுகூடச் சொல்லலாம். குறைந்த கட்டண அளவு தமிழகத்தில் 10 கிலோ மீட்டருக்கு 30 பைசா, கேரளத்தில் 6 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 20 பைசா. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கேரளாவின் பகுதியிலிருந்து வந்த அந்த நில அமைப்பைக் கணக்கிட்டால் 20 பைசா என்று இருக்கும் போது இங்கே 30 பைசா என்று சொல்லலாமா என்ற குறை அவர்களுக்கு இருக்கிறது. அங்கே 6 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 20 பைசா, இங்கே 10 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 30 பைசா, இதைக் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு மட்டும் அமல்படுத்துவது என்றால் இயலாது. தமிழ்நாட்டிலே 30 பைசா குறைந்த கட்டண அளவாக இருப்பதால் இதரபகுதிகளில் யாரும் பாதிப்பதாகத் தகவல் வரவில்லை. இருந்தாலும் ஆந்திரத்தில் 12 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 40 காசு குறைந்த கட்டண அளவாக வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் இதை எந்த அளவிற்கு மறுபரிசீலனை செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி அரசாங்கம் நிச்சயமாக ஆலோசிக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாவட்ட வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில் நாம் இன்னும் பல காரியங்களை மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தாலும்கூட ஒன்றை மட்டும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நாள் ஒன்றுக்கு வசூல் 1.36 லட்சத்திலிருந்து 1.78 லட்சம் என்ற அளவில் உயர்ந்து வந்திருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டும். குறிப்பாக, சென்னை நகரத்திலேயுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அதுவும் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கின்றனர். இன்றைக்குக் கொஞ்சம் பரவாயில்லை, ஏனென்றால் சென்ற தடவையிருந்த கூட்டைக் காட்டிலும் இந்தத் தடவை கூட்டைக்

1972 மார்ச் 28] *[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]*

குறைத்து சுவையைப் பெருக்கி நல்ல ஆலோசனைகளை அவர்கள் பேசும்பொழுது கூறினார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் நாம் நிச்சயம் பல காரியங்களை மேற்கொள்ள வேண்டும். நான் ஏற்கனவே தெரிவித்ததைப்போல கடந்த ஆண்டு விரைவுப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு சீரான அமைப்பினை மேற்கொண்டுள்ளோம். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தியதே சென்னை மாநகரத்தின் பிரச்சினைகளைத் தனிப்பட்ட முறையிலே கவனம் செலுத்தி அவைகளைத் தீர்க்க வேண்டுமென்பதுதான். சென்னை மாநகரத்திற்கு இருக்கும் பிரச்சினைகளும், தமிழகத்தில் இருக்கும் பிரச்சினைகளும் வெவ்வேறானவை. சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தில், சாதாரணமாக எவ்வளவு மக்கள் பயணம் செய்வார்களோ அவர்களைவிட 3 அல்லது 4 மடங்கு நாம் குறிப்பிட்ட ஒரு மணி நேரத்தில் குறிப்பிட்ட அலுவலகங்களுக்கு அனுப்ப வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். அது சென்னை மாநகரத்திற்கு மட்டுமல்ல, கல்கத்தா நகரமானாலும் சரி, பம்பாய் நகரமானாலும் சரி, டெல்லி மாநகரமானாலும் சரி, உலகத்திலே உள்ள பல தலைநகரங்களானாலும் சரி இப்படிப்பட்ட பிரச்னைகள் நம்மை மட்டும் இன்றைக்கு ஆட்டிப் படைக்கவில்லை. உலகத்திலே உள்ள வேறு நாட்டு வல்லுநர்களையும் இந்த நெரிசல் நேர, "பீக் அவர் டிராஃபிக்" பிரச்சினை ஆட்டிப்படைக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆனால் அதனாலேயே இப்போது நடைபெறுவது மிகச் சிறந்த முறையிலே நடைபெறுகிறது என்று வாதிடுவதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. வருகிற ஆண்டு பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை மூன்று கோணங்களிலே அணுகலாம் என்று முறைப்படுத்தி வைத்திருக்கிறோம்.

பி
பக
2–3

ஒன்று பேணுதல் முறையில் தீவிரமான மாற்றம். இரண்டாவது, **Traffic** (போக்குவரத்து) சீரமைப்பு "டிராவல் டிசையர்" என்ற முறையில் பயணிகள் எந்த வகையில் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து அதற்கேற்ற முறையில் போக்குவரத்து பஸ்களில் சீரமைப்பதாகும். மூன்றாவது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28

" ஸ்டோர்ஸ் ரீ-ஆர்கனேசேஷன் ". நம்மிடத்தில் இருக்கும் பொருள்களின் கையிருப்பு, பயன்படுத்தும் முறையைப் பற்றிச் சீர்தூக்கிப் பார்த்துச் சீரமைக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

ஸ்டோர்ஸ் ரீ-ஆர்கனேசேஷனைப் பொறுத்தவரை இப்கான் அவர்கள் ஒரு ஆய்வறிக்கையைத் தந்திருக்கிறார்கள். மெட்டீரியல்ஸ் மானேஜர் என்று போட்டு சீர்திருத்தி வருகிறோம். போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் நடைமுறையைப் பொறுத்தவரை பேராசிரியர் அய்யாசாமி அவர்கள் தலைமையில் குழு பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. என்யுமரேட்டர்ஸ் கணக்கைத் தயாரித்து வருகிறார்கள். சீர்திருத்தத்தைச் செய்கின்ற நிலையில் பல சங்கடங்களைச் சந்திக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். இருப்பினும் வருகிற ஆண்டு இதில் சீரமைப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

வாழ்க்கையில், " அறஞ்செய விரும்பு; ஆறுவது சினம் " என்ற இந்த இரண்டையும் கடைப்பிடித்தாலே போதும் என்று மகாபாரதத்திலே தர்மராஜர் சொன்னதாக ஒரு கதை சொல்லுவார்கள். அதைப்போல், நாங்கள் அசோக் லேலண்ட் எஞ்சினியரை பேணுதல் முறைபற்றி ஆய்ந்து அறிக்கை கேட்டபோது அவர்கள் சொன்னார்கள்—" ஒரு டெப்போவுக்கு 100 பஸ்ஸுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது ; 25 பஸ்களை ஒரு க்ரூப் ஆக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் " என்று சொன்னார்கள். அவர் சொன்ன இரண்டையும் செய்ய வேண்டுமென்றால் ஆறு மாதத்திற்கு மேல் ஆகிவிடும் போலிருக்கிறது.

இன்றைக்கு சில பணிமனைகளில் 200 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கு பஸ்களைக் கொண்டு போய் நிறுத்தத்தான் இடம் இருக்கிறது. ஆகவே, டெப்போக்களை அதிகப்படுத்தினால்தான் ஒரு குரூப்புக்கு 25 பஸ்கள் என்ற முறையைக் கொண்டு வருவது முடியும்.

" யூனிடரி ரிப்ளேஸ்மென்ட் " என்று சொல்லப்படுகின்ற அளவில் ஒரு பாகத்தில் ஏதாவது கோளாறு ஏற்படுமானால் அந்த பாகம் முழுவதையும் எடுத்து மாற்றுவது ஒரு முறை. ஒரு பணிமனையில் ஒரே வகையான வண்டிகள்தான் இருக்க

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மென்றும் கூறியிருக்கிறார்கள். இப்போது அசோக் லேலண்ட் வண்டிகள், பென்ஸ் வண்டிகள், பார்கோ வண்டிகள் என்று கலந்து இருக்கின்றன. ஒரு டெப்போவில் எல்லாம் அசோக் லேலண்ட் வண்டிகளாக இருக்க வேண்டும். இன்னொன்றில் பென்ஸ் வண்டிகளாகவே இருக்க வேண்டும். சென்னை மாநகரத்தில் ரீ-கண்டிஷனிங் ஒர்க்ஷாப் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போது சென்னை மாநகரத்தில் ஏற்படுகின்ற பிரேக்டவுன்களை எல்லாம் குறைக்க இந்த முறைகள் எல்லாம் நிச்சயமாகப் பயன்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் இப்போதுதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஏற்பட்ட உடனேயே "பல்லவா தள்ளவா" என்று ஆரம்பித்தால் உண்மையில் அது வருத்தப்படக்கூடிய ஒன்றாகும். "நல்லவா" என்று சொல்லுவதற்குப் பதிலாக "தள்ளவா" என்று சொல்லுவது உண்மையில் பொருத்தமானது அல்ல. குழந்தை பிறந்தவுடன் "அம்மாவைப் போல் இருக்கிறான், அப்பாவைப் போல் இருக்கிறான்; பின்னால் பெரிய கலெக்டராக வருவான், பெரிய மனிதனாக வருவான்" என்று வாழ்த்தவேண்டுமே தவிர, பின்னால் பெரிய பிக் பாக்கெட்டாக வருவான் என்று சொன்னால் அது ஏற்புடையது அல்ல.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் ஜனவரி மாதத்தில் இருந்து நல்ல முறையில் செயல்பட ஆரம்பித்திருக்கிறது. வசூலைப் பொறுத்தவரை நாளொன்றுக்கு 2.11 லட்சம் ரூபாய் என்று இருந்தது பிப்ரவரி மாதத்தில் 2.71 லட்சம் அளவுக்கு அதிகமாகியிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தியதால் வசூல் உயர்ந்துவிட்டது என்று சொல்லக்கூடும். கட்டணத்தை உயர்த்திய பிறகு நவம்பர் மாதத்தில் வசூல் நாள் ஒன்றுக்கு 2.4 லட்சமாக இருந்தது, டிசம்பர் மாதத்தில் 2.35 லட்சம்; ஜனவரியில் 2.57 லட்சம்; பிப்ரவரியில் 2.71 லட்சம் என்ற அளவுக்கு உயர்ந்து வந்திருக்கிறது. குழந்தை நல்ல முறையில் வளர்ந்து வருகிறது என்பதை இன்றைக்குக் குடும்பம் வைத்திருப்பவர்கள் உணர்ந்து நிச்சயமாகப் பாராட்டுவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

கடந்த ஆண்டை எடுத்துக் கொண்டாலும் ப்ரேக் டவுன் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது. பயணத் தடவைகள் இழப்பு குறைந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒன்றை நான் தெளிவாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

எந்த மாநகர போக்குவரத்தும் நஷ்டத்தில்தான் நடைபெறும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்கூட எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பம்பாயில்கூட 1½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம்; கல்கத்தாவில் 3½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம்; டில்லியில் 2.42 கோடி ரூபாய் நஷ்டம். நாம் அந்த அளவுக்குப் போகாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பார்த்தால் அவர்கள் எந்த நிலைமையில் இருக்கிறார்கள்? அவர்களுக்கு ஏழு கோடி ரூபாய் நஷ்டம். லண்டன் டிரான்ஸ் போர்ட்டில் ரயில்வேயையும் சேர்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பம்பாயில் மின்சாரத்தை இணைத்து ஓரளவு சரிக்கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நாம் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தையும் சென்னையோடு சேர்த்து போக்குவரத்துக் கழகமாக உருவாக்கி இருக்கிறோம். செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் கிடைக்கக்கூடிய ஆதாயத்தைக் கொண்டு இதைச் சரி செய்ய முடியுமா என்ற அடிப்படையில் பாடுபட வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் சென்னை—செங்கற்பட்டு மாவட்டம் இரண்டையும் சேர்த்து இந்தத் திட்டத்தை மேற்கொண்டிருக்கிறோம்.

இதைப் பொறுத்தவரையில் இன்னொரு கருத்தையும் நான் தெளிவாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். லண்டன் டிரான்ஸ் போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் அங்கிருக்கும் கவர்ன்மென்ட்— மத்திய சர்க்கார் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், புது பஸ்களை வாங்க 50 சதவிகிதம் கிராண்டாகக் கொடுக்கிறார்கள். நாம் பயன்படுத்தும் டீசல் இருக்கிறதே, அதற்கு விதிக்கப்படுகின்ற வரி எந்த அளவோ, அந்த வரி அளவுக்கு மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பணத்தை மத்திய சர்க்கார் தருகிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் பயணிகளுடைய தேவைக்காக பஸ் டர்மினஸ், பஸ் ஸ்டாண்ட்ஸ், டெப்போக்கள் கட்டினால் 75 சதவிகிதம் மானியமாகத் தருகிறார்கள். இந்தக் கருத்துக்களை எல்லாம் நாங்கள் அகில இந்தியப் போக்கு வரத்துக் கழகக் கூட்டத்தில்

1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கூடச் சொன்னேம். டில்லி சர்க்கார் நான்கு முக்கிய நகரங்களில் டில்லி, பம்பாய், கல்கத்தா, சென்னை ஆகிய நான்கு நகரங்களில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கணிசமான அளவுக்கு நிதிஉதவி செய்தாலொழிய நல்ல தரமான பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தி மக்களுக்குச் சேவை செய்வது மிகக் கடினமாக ஆகிவிடும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கிட்டத்தட்ட இங்கிலாந்தில் 14 கோடி ரூபாய் ஃப்யூவல் டாக்சுக்காகத் தருகிருர்கள்; நியூ பஸ்கள் வாங்க 10 கோடி ரூபாய் தருகிருர்கள். காபிடல் கிராண்ட் 75 பர்சன்ட் தருகிருர்கள். அந்த அளவுக்கு நிறையப் பணம் வைத்திருக்கும் டில்லி சர்க்கார் பெரிய நகரங்களில் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதி உதவி செய்வது கடமை என்று நினைவூட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களைப் பற்றிப் பல்வேறு கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிருர்கள். நான் சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையை மேற்கொண்ட உடனேயே தொழிலாளர்களைப் பார்த்துச் சொன்ன கருத்து இதுதான். "தொழிலாளர்களுக்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதைப் பற்றி எனக்குத் தெரியும்; தொழிலாளர்களாகிய உங்களுக்குத் தொழில் தெரியும்; ஆகவே, தொழிலாளர்களே நீங்கள் தொழிலை நடத்துங்கள்; தொழிலாளர்களுக்கு என்ன செய்ய வேண்டுமோ அதை நான் செய்து தருகிறேன்" என்று விளக்கமாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்களும் அந்தக் கருத்தை ஏற்று தொழிலை கடந்த ஆண்டு அமைதியாக நடத்தியிருக்கிருர்கள்.

இன்னும் சொல்லப்போனுல் சென்னை மாநகரத்தில் எவ்வளவோ காரியங்கள் நடைபெற்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவருக்கும் தெரியும். 'ஊருக்கு இளைத்தவன் பிள்ளையார் கோயில் ஆண்டி' என்று சொல்லுவதுபோல் யாருக்கு கோபம் வந்தாலும் பஸ், பஸ் டிரைவர், பஸ் கண்டக்டர் மீதுதான் தங்கள் கோபத்தைக் காட்டுவார்கள். இந்தச் சூழ்நிலையிலும், அந்த தொழிலாளர்களுக்கு நாம் நல்ல பஸ்களைக் கொடுக்க முடியாத சூழ்நிலையிலும் அவர்கள் திறமையாக, பொறுமையாக

பணி புரிந்தார்கள் என்று சொல்லும்போது அவர்களுக்கு எவ்வளவு செய்தாலும் தகும் என்று இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் பலரும் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்பதிலே ஒரே கருத்தை எடுத்துச் சொன்னதற்காக நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவர்களை அந்தத் தொழிலாளர்கள் சார்பில் ஒன்றே ஒன்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எந்தப் பிரச்சினை வந்தாலும் சரி, வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்தாலும் சரி, கூட்டுக் கவுன்சில் அமைத்தாலும் சரி, அது சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களைத் தயவுசெய்து திசை திருப்பி, போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படும் அளவுக்கு எந்த இயக்கத்தையும் மேற்கொள்ள வேண்டாமென்ற அளவுக்கு மட்டும் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்த தலைவர்களை அந்தத் தொழிலாளர்கள் சார்பில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அண்மையில் கோவையில் நடந்த வேலைநிறுத்தம் எப்படிப்பட்ட நிலைமையில் நடந்தது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் அன்றுதான் தொடங்கப்பட்டது. மார்ச் 1-ம் தேதி. அன்றே அந்தப் பஸ்களை ஓடவிடவில்லை. அதே நேரத்தில் கோணியம்மன் கோவில் உற்சவத்திற்கு வந்தவர்கள் போவதற்கு தீவிர முற்போக்காளர்கள் அனுமதித்தார்கள். ஆனால் நாட்டுடைமைப் பேருந்துகளை ஓட்ட அனுமதிக்கவில்லை. முதல் நாள் வரையில் மகாலிங்கம் பணப்பெட்டிக்கு போகும் வரையில் யாருக்கும் கோபம் இல்லை. மாநில அரசின் பணப்பெட்டிக்கு வரும்போது பஸ்களை ஓட்ட யாரும் விடவில்லை. நாட்டுடைமைத் திட்டத்தில் எந்தளவிற்கு அக்கறை காட்டுகிறார்கள் என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டு.

பாண்டியன் போக்குவரத்தில் இருபது பஸ்களின் மீது கல் எறிந்தார்கள். தனியார் பஸ்கள் இஷ்டப்படி ஓட முற்போக்கு சக்திகள் அதற்கு உறுதுணையாக இருந்தன என்ற செய்தி எனக்கு வேதனையை அளித்தது. தனியார் பேருந்துகளுக்காக வாதாடு

கிறவர்கள், முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறவர்கள், அதற்காகப் பாடுபடுகிறவர்கள் இத்தகைய காரியங்களைச் செய்திருந்தால் வருத்தப்படதேவையில்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : கோவை நகரம் பூராவிலும் ஒரு பந்த் நடந்தது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் நான் மதுரையைப் பற்றி இப்பொழுது பேசிக் கொண்டிருக்கிறேன். கோவை பற்றிச் சொன்னார்கள். கோணியம்மன் கோவிலுக்குக் கிடைத்த எக்செம்ஷன் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் கிடைக்க வில்லை என்றுதான் சொன்னேன். தனியார் பஸ்கள் ஓடியதாகச் சொல்லவில்லை.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : கோபத்தை பஸ்கள் மீது காட்டக் கூடாது என்று சொல்லிவிட்டு பஸ்களை ஓட்டமுடியவில்லை என்று சொன்னார்கள். பஸ்கள் மீது தாக்குதல் கூடாது என்பதை ஆதரிக்கலாம். அன்று செய்தது தவறு என்பதுபோல் சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்து கூடாது.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : எதற்காகச் சொன்னேன் என்றால் நானே தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்து அந்தப் போராட்டத்தை நடத்தியிருந்தால் அரசாங்கப் பஸ்கள் ஓட வேண்டுமென்று தொழிலாளர்களுக்கு உத்தரவிட்டிருப்பேன். அது இயலாத காரியம் அல்ல. எடுத்துச் சொல்லும் விதத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது. எந்தக் கலவரம் வந்தாலும் கிடைப்பது அரசாங்கப் பஸ்கள் என்ற உணர்வை மக்களிடமிருந்து மாற்று வதற்கு அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களும் உதவி செய்வது என்பது அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்யக்கூடிய சிறந்த நன்மையாகும்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் பொறுத்தவரையில் பிட்னஸ் சர்டிபிகேட் இல்லாமல் ஓடுகிறது என்று சொன்னார்கள். எல்லாப் பஸ்களும் தகுதிச் சான்றுடன் ஓடுகின்றன.

தனியார்த் துறை நிர்வாகம் பற்றி, எங்கேயோ டெம்பரரி பர்மிட் கொடுத்து டிபன்ஸ் பண்டக்கு பணம் வாங்கியதாகச் சொன்னார்கள். தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்த

வரையில் இல்லை என்று தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இதர மாவட்டங்கள்பற்றி எனக்குத் தகவல் இல்லை. எல்லையில் உயிரைக் கொடுக்கிற போர் வீரர்களைப் பெற்றிருக்கும் நம் நாட்டில் அப்படிப் பணம் கொடுக்கத் தயங்கும் ஒரு நிலையை நாம் தியாகம் செய்வதற்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டாக இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பல்வேறு கருத்துக்கள் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டன. எதிர்க் கட்சித் தலைவர்கள் அனைவரும் கூறினார்கள். பல்வேறு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் பற்றி ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று அண்மையில் ஒரு ஆலோசனைக் குழு அமைத்திருக்கிறோம். மாதந்தோறும் கலந்து பேசி கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்வதற்கும், நிறைவேற்றப்படுவதற்கும் நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன. ஆகவே இங்கே மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு தடவை அந்த அறிக்கையை வைக்க வேண்டும் என்றில்லை. ஆகவே, கொடுக்கப் பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானங்களை எல்லாம் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு கேட்கப்பட்டுள்ள தொகையை நிச்சயமாக அளிப்பார்கள் என்ற உறுதியோடு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சென்ற ஆண்டே சொன்னேன். இந்த ஆண்டு குறிப்பிட்ட காலத்தில் கை எடுகள் கையில் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? குறிப்பாக துரித போக்கு வரத்து பஸ்கள் பற்றி.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: டைம்டேபிள் அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கூடிய சீக்கிரத்தில் கிடைத்துவிடும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: ப்ரெஸ்மென்னுக்கு சலுகை கொடுக்கும் ஆலோசனை இலாகாவிடம் இருக்கிறதா? அதுபற்றி அனுதாபமாக சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களைப்போலவே எனக்கும் அதில் அக்கறையிருக்கிறது. கூடியசீக்கிரத்தில் ஆலோசனை செய்யப்படும்.

திரு ஏ. சுப்பிரமணியம்: டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி போர்டு போட்டு ஒரு ஆண்டு ஆகிறது. அந்த போர்ட் இதுவரை கூடியதாகத் தெரியவில்லை. அதைத் துரிதமாக இயக்க வழி செய்யவேண்டும்.

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : வருகிற மே மாதத்தில் கூட்டிக் கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்களும், திரு. சௌடி சுந்தர பாரதி அவர்களும், திரு. கே. எ. வகாப் அவர்களும் தங்களது இருப்பிடங்களில் இல்லையாதலால் நிதிக் கோரிக்கை எண். "2-க்கான அவர்களது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டவையாக கருதப்பட்டன.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ், திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—" நிதிக் கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 52,63,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்கள் அவரது இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால் நிதிக் கோரிக்கை எண். 30-க்கான அவரது வெட்டுத்தீர்மானம் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டதாகக் பெறப்பட்டன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி, திரு. எ. சுவாமிதாஸ் ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி " நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப்போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 10,46,10,200-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் ".

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்குவிடப்பட்டு, நிறை வேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால் நிதிக்கோரிக்கை எண். 43-க்கான அவரது வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

திரு. ஜேம்ஸ், திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் **பெறப்பட்டன.**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,26,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

(7) அறிவிப்பு.

தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. தமிழ் நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவை பேரவையில் அறிமுகம் செய்வதற்கும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்கும் ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

(5) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—தொடர்ச்சி.

தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவை பேரவையின் முன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: இச்சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இச் சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்படுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, பேரவை மீண்டும் நாளை காலை 9 மணி அளவில் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

(8) பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்

A—Nil.

B. Reports, Notifications and other papers.

@ 138. Note on Demand No. 9-A—Administration of the Tamil Nadu Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959 (English and Tamil).

@ 139. Policy note on ' Fisheries ' in Tamil Nadu. (Tamil).

@ 140. Note on Demand No. 18—Animal Husbandry 1972–73. (English and Tamil).

@ 141. A review on the Nationalised Transport in Tamil Nadu 1971–72 (English and Tamil).

£ 142. Speech of Hon. Dr. M. Karunanidhi, Chief Minister, presenting the Final Supplementary Estimates for the year 1971–72. (English and Tamil).

£ 143. Demands for grants for further expenditure and Detailed Supplementary Estimates thereof for the year 1971–72. (English and Tamil).

£ 144. Notice of Demands for further grants during the year 1971–72 (English and Tamil).

145. Commercial Budget of the State Transport Department, 1972–73.

& 146. A review on the Road Transport in Tamil Nadu 1971–72. (English and Tamil).

@ Despatched to Members on 25-3-1972.

£ Laid on the Table of the House on 27th March 1972.

& Despatched to Members on 27th March 1972.

[1972 மார்ச் 28

இணைப்பு I

[397-ம் பக்கத்தில் 757-ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக் குறியிட்ட வினவிற்குரிய விடையைக் காண்க.]

மதுரை மாவட்டத்தில் கவனத்திலிருக்கும் நீர்த்தேக்கத் திட்டங்களின் விபரம் கீழே கொடுக்கப்படுகிறது :—

(அ) மைய அரசு நீர் மின் திட்ட ஆணைக் குழுவின் கவனத்திலுள்ள திட்டங்கள்—

பெரியாறு முன்னேற்றத் திட்டம்.

(ஆ) அரசின் கவனத்திலுள்ள திட்டங்கள்—

பெரியகுளம் தாலுக்காவில் வராக நதியில் குறுக்கே (சோத்துப்பாறை) ஓர் நீர்த்தேக்கம் அமைத்தல்.

(இ) புலனாய்விலுள்ள திட்டங்கள்—

(1) வேதசாத்தூர் தாலுக்காவில், அழகாபுரி கிராமத்திற் கருகில் கோடகனூர் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(2) திருமங்கலம் தாலுக்காவில், தங்கல்சேரி கிராமத்திற் கருகில் கவுண்டா நதி நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(3) பெரியகுளம் தாலுக்காவில் கல்லாரின் குறுக்கே குதிரையார் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(4) பெரியகுளம் தாலுக்காவில் கல்லாரின் குறுக்கே குப்பாம்பாறை நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(5) மேலூர் தாலூக்காவில் நத்தம் கிராமத்திற் கருகில் திருமணிமுத்தார் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(6) பழனி தாலுக்காவில் ஆயக்குடி கிராமத்திற்கருகில் வரதாமாநதி நீர்த்தேக்கத்திட்டம்.

(7) உத்தமபாளையம் தாலுக்காவில் ஆனமலையன்பட்டி கிராமத்திற்கருகில் வரட்டாரின் குறுக்கே நீர்த்தேக்கம் அமைத்தல்.

1972 மார்ச் 28]

(8) திண்டுக்கல் தாலுக்கா கோணப்பட்டி கிராமத்திற் கருகில் பாலாறின் குறுக்கே நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(9) திண்டுக்கல் தாலுக்காவில் மார்க்கம்பட்டி கிராமத்தில் போத்தகமையாற்றின் குறுக்கே நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

I. *Schemes under the consideration of the Central Water and Power Commisison—*

Periyar Improvements Scheme.

II. *Schemes under the consideration of the Government—*

Formation of a reservior across Varahanadhi (Sothuparai) in Periakulam taluk.

III. *Schemes under investigation—*

(1) Kodagnar Reservoir Scheme near Alagapuri village of Vedasandur taluk.

(2) Goundhanadhi Reservoir Scheme near Thangalacheri village of Tirumangalam taluk.

(3) Kudhirayar Reservoir Scheme across Kallar near Periyakulam.

(4) Kuppamparai Reservoir Scheme across Kallar near layanpatti village in Uthamapalayam taluk.

(5) Thirumanimuthar Reservoir Scheme near Natham village of Melur taluk.

(6) Varadhamanadhi Reservoir Scheme near Ayakudi village in Palani taluk.

(7) Formation of a reservoir across Varattar near Annamalayanpatti village in Uthamapalayam taluk.

(8) Formation of a reservoir across Palar near Konapatti village in Dindigul taluk.

(9) Formation of a reservoir across Pothakammaiar in Markampatti village in Dindigul taluk.

இணைப்பு 2.

[428ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

'மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்' குறித்த மானியக் கோரிக்கை பற்றி போக்குவரத்து அமைச்சர் திரு. ச. இராமச் சந்திரன் அவர்கள் ஆற்றும் உரை.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

கோரிக்கை எண் 2—"மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்" என்பதன்கீழ் ரூ. 52,63,100 மானியம் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று நான் முன்மொழிகிறேன்.

2. 1971-72 ஆம் ஆண்டின் போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகம் குறித்த ஆய்வுரை அவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளது. இம் மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் தொழில்துறையில் பல முக்கிய மான மாற்றங்கள் 1971-ல் ஏற்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துத் துறையில் சீரான மன நிறைவளிக்கும் முன்னேற்றமும் ஏற்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து விதிமுறைகளையும் போக்கு வரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்த, இம்மன்ற உறுப்பினர்கள் விவாதத்தின்போது தெரிவிக்கக் கூடிய கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும்.

3. போக்குவரத்துத் துறைக்காக ரூ. 52,63,100 மானியத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்க வேண்டுமென இம் மன்றத்தை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இணைப்பு 3

[431ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

"சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி போக்குவரத்து அமைச்சர் மாண்புமிகு எஸ். இராமசந்திரன் அவர்கள் ஆற்றும் உரை."

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"கோரிக்கை 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்" என்பதன் கீழ் ரூ. 10,46,10,200 மானியத்தையும், "கோரிக்கை 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு" என்பதன் கீழ் ரூ. 2,26,61,000 மானியமும் அரசுக்கு வழங்குமாறு நான் வேண்டுகிறேன்.

1972 மார்ச் 28]

2. இம்மாநிலத்தில் 1971-72-ல் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்து ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

3. இந்த அரசு கடந்த 1971-72-ம் ஆண்டில் காலத்தை வென்று வாழக்கூடிய இருபெரும் சாதனைகளைப் போக்குவரத்துத் துறையில் நிறைவேற்றியுள்ளது என்பதை அறிந்திருக்கக்கூடும். முதலாவதாக தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) : 1971-ம் ஆண்டின் சட்டத்தை நிறைவேற்றி போக்குவரத்துத் துறையில் பொருளாதார ஆதிக்க சக்தியாக இருந்துவந்த பஸ் அதிபர்களது பயணிப் பேருந்துகளை அரசுடைமையாக்கியுள்ளது. இரண்டாவதாக, நிருவாகச் சீரமைப்பின் மூலம் மக்களுக்கு மேலும் பலவசதிகளைச் செய்து தரமுடியும் என்று கருதிய இந்த அரசு அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களைத் திறம்பட நிர்வகிப்பதற்கென்று 1956-ம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியுள்ளது. 1972-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையால் சென்னை--செங்கை மாவட்டங்களில் நிர்வகிக்கப்பட்ட 1,298 பேருந்துகளை தன்னகப்படுத்திக்கொண்டு பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்பட்டு வருகிறது. 1972-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 17-ம் நாளிலிருந்து " சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் " நிறுவனத்தினரால் நிருவகிக்கப்பட்ட 346 பேருந்துகளை தன்னகப்படுத்திக்கொண்டு மதுரை பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்பட்டு வருகிறது. கும்பகோணம் ஸ்ரீராமவிலாஸ் கம்பெனி, இராமன் & இராமன் கம்பெனி ஆகிய நிறுவனங்களால் நிர்வகிக்கப்பட்ட 178 பேருந்துகளைத் தன்னகப் படுத்திக்கொண்டு சோழன் போக்குவரத்து கழகமும், பொள்ளாச்சி ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கம்பெனியின் 110 பேருந்துகளை தன்னகப்படுத்திக்கொண்டு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும் இந்த ஆண்டு மார்ச் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதையும் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். இந்த நடவடிக்கைகள் யாவும் பொருளாதார ஆதிக்கம் சிலரிடையே குவிந்து கிடைப்பதை தவிர்த்திடும் நோக்கத்தோடு இந்த அரசினால் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள செயல்கள் என்பதை இந்த மாமன்றத்திற்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1972 மார்ச் 28

4. தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) 1971-ம் ஆண்டு சட்டம் 1971-ம் ஆண்டு டிசம்பர் 4-ம் நாளில்தான் நடைமுறைக்கு வந்தது. இச் சட்டத்தின்படி, பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அறிவிப்பு தந்து அவர்களது மறுப்புகளை பெற்று அவற்றை பரிசீலித்து அதன்பின் தான் நிருவாகத்தினை அரசுடைமையாக்கிட இயலும். அதே போல், அரசுடைமையாக்கப்படும் நிறுவனங்கள் கம்பெனிகளாகப் பதிவுசெய்து இயங்கிடவும் சில வழிமுறைகளைப் பின்பற்றியாக வேண்டும். எனினும், இந்த வழிமுறைகள் அனைத்தையும் எந்த விதமான தாமதமும், தயக்கமும் இன்றி, உடனடியாக நிறைவேற்றி பேருந்து உரிமையாளர்களது முழு ஒத்துழைப்புடன் மேற்குறிப்பிட்ட 4 பேருந்து நிறுவனங்களை அரசுடைமையாக்கிய இந்த அரசின் வேகமான முயற்சிகளை இந்த மாமன்றம் மகிழ்ந்து வரவேற்கும் என்று உறுதியாக நம்புகிறேன். ஒரே ஒரு பேருந்து உரிமையாளரது பயணிப் பேருந்துகளை மட்டும் இன்னமும் அரசுடைமையாக்கிட இயலவில்லை. இயலாததற்குக் காரணம், தனது பயணிப் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியாத நிலையிலிருந்தாலும் அந்த உரிமையாளர் இந்த சட்டத்தை எதிர்த்து உயர் நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்துள்ளமையேதாகும்.

உயர் நீதிமன்றத்தில் வழக்கு இருப்பதினால் அவரது பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கிட முடியாவிட்டாலும். அந்த பேருந்து உரிமையாளரது பேருந்து வழித்தடங்களில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளை ஓட்டி வருவதோடு, அந்த உரிமையாளரால் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியாமல் ஆட்குறைப்புச் செய்து வேலை நீக்கம் பெற்ற தொழிலாளர்களுக்கும் வேலைவாய்ப்பளித்துள்ளோம் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் இந்த மாமன்றத்திற்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

5. போக்குவரத்துப் பணிகள் **திறமையாகவும் செம்மை**யாகவும் நடைபெற, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பல்வேறு முன்னேற்றங்களை செய்துள்ளது. நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. விரைவுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டின் தொடக்கத்தில் 201-ஆக இருந்ததிலிருந்து மார்ச் திங்களில் 259-ஆக மிகவும் விரைவாக வளர்ந்துள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு அறிவிக்க வேண்டியவனாக இருக்கிறேன். விரைவுப்

1972 மார்ச் 28]

பேருந்துகளின் வழித்தடங்கள் பல தேவை பயன் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் திருத்தியமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நாகர்கோவில்—சென்னை, திருநெல்வேலி—சென்னை, மதுரை—சென்னை, கோயமுத்தூர்—திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களுக்கு மின்னல்வேக விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இடைநிலைகள் 100 மைல் தொலைவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது இம்மின்னல்வேகப் பேருந்துகளின் தனிச் சிறப்பாகும். இருக்கைகள் மிகுந்த வசதிகள் கொண்டதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களான இராமேஸ்வரம், திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கும் புதிய விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. சாய்வு வசதிகளோடு கூடிய மிகுந்த மெத்தை இருக்கைகள் கொண்ட 25 சொகுசு பேருந்துகள் (சீர் வசதிப் பேருந்துகள்) குரோம்பேட்டை பணிமனையில் தயாராகிக்கொண்டுள்ளது. இவைகள் அடுத்த மாதத்திலிருந்து தமிழகத்தின் நெடுஞ்சாலைகளில் விடப்படும் இரவுநேரப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

6. அரசு போக்குவரத்துத் துறை மேலும் ஓராண்டு நட்டத்தில் நடைபெற்றிருப்பதற்கான காரணங்களை நான் விவரித்துக் கூற வேண்டிய அவசியமில்லை என்றே கருதுகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இதற்கான காரணங்களை நன்கு அறிவார்கள். கடந்த ஆறு ஆண்டுகளில் மூலதனம், இயக்குதல் செலவு, தொழிலாளர் ஊதியம் ஆகியவை உயர்ந்து வந்துள்ளதால் பேருந்துப் பணிகளை இயக்குவதற்கான செலவு தொடர்ந்து ஒரே சீராக அதிகரித்து வந்துள்ளது. அண்டை மாநிலங்களிலுள்ள அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் இந்திய ரயில்வே நிறுவனமும் கட்டணங்களை உயர்த்தியுள்ள போதிலும், தமிழகத்தில் மட்டும் கட்டண அமைப்பு நீண்ட நாட்களாக மாற்றப்படாமல் இருந்து வந்துள்ளது. அண்மையில் சென்னை மாநகரில் கட்டணச் சீரமைப்பையும், வெளியூர் விரைவுப் பேருந்துகளின் கட்டணங்களில் ஒரு சிறிதளவு உயர்த்தியுள்ளதையும் மன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரும் அறிவர். இந்த கட்டணச் சீரமைப்பினாலும், போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்கம், நிருவாகம் ஆகியவற்றை திறமையாக நடத்திட நாம் மேற்கொண்டுள்ள பல்வேறு நடவடிக்கைகளினாலும், முயற்சிகளினாலும். போக்குவரத்துத் துறையைச் சூழ்திருந்த காரிருள் அகன்று கதிரொளி கண்ணிற்கு

தென்படும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது என்பதை மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடும், பூரிப்போடும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். ஆண்டுகள் பலவற்றிற்குப் பின் முதன் முறையாக வரும் ஆண்டில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மொத்தத்தில் இலாபத்தை ஈட்டித்தரும் என்று நியாயமான உறுதியோடு கூறத்தக்க வகையில் இந்த மாமன்றத்திற்கு முன்னால் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரை எடுத்துக்காட்டுவதை மன்ற உறுப்பினர்கள் மகிழ்ந்து வரவேற்கக்கூடும்.

7. இந்த நல்ல நம்பிக்கை பொய்த்துவிடக்கூடாது என்பதற்காக விரைவுப் பேருந்துகளின் இயக்கம்பற்றிய வாராந்திர அறிக்கைகளைப் பல்வேறு பணிமனைகளிலிருந்து பெற்று அதனை ஆய்ந்தறிந்து வருவாயைப் பெருக்கவும், குறைபாடுகளைத் தவிர்க்கவும் அவ்வப்போது தேவைப்படுகின்ற நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றோம். வட்டார அடிப்படையில் அந்தந்த வட்டாரங்களில் இயங்கும் பேருந்துகளுக்கான முழுப்பொறுப்பையும், இலாப நட்டங்களையும், அந்தந்த வட்டார நிர்வாக அமைப்புகளே ஏற்றிடும் வகையில் வட்டார கணக்குகளை அங்கங்கேயே கணிக்கும் வகையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் வரவு-செலவு கணக்குகள் வாணிக முறையில் அமைத்திடுவதென முடிவு செய்துள்ளோம். இவ்வகையில் அண்மையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது இலாப-நட்ட கணக்கு காலாண்டுக்கு ஒரு முறை அரசுக்கு வழங்கிட ஆணையிட்டுள்ளோம். அவ்வப்போது இந்த நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இயங்கிவரும் தன்மையை அறிந்து அவைகளிடமிருந்து நாம் எதிர்பார்க்கின்ற ஆதாயங்களும், பணிகளும் கிடைப்பதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் பற்றி அறிந்து, தேவைப்படுகின்ற நடவடிக்கைகளையும் முன்னேற்பாடுகளையும் செய்திட இந்த முறை பெரிதும் பயன்படும். ஒளிமயமான எதிர்காலத்தை நோக்கியுள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் மீண்டும் தேய்வும் சரிவும் ஏற்பட்டுவிடக்கூடாது என்பதற்காகவும், அந்த நிலைமைகள் தலைகாட்டினால் உடனடி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்பதற்காகவும், அரசு போக்குவரத்துத் துறையும் மேற்குறிப்பிட்டுள்ள வகையில் காலாண்டு இலாப-நட்ட அறிக்கையினை அரசுக்கு வழங்கிடவேண்டுமென பணித்துள்ளேன்.

1972 மார்ச் 28]

8. இங்கொன்றும் அங்கொன்றுமாக பயணிகளுக்கும் பணியாளர்களுக்கும் சில, சிறு சச்சரவுகள் ஏற்பட்டுள்ளது என்பதைத் தவிர பொதுவாக அரசு போக்குவரத்துப் பணி தடங்கலின்றியும், ஓரளவு திறமையாகவுமே நடைபெற்றுள்ளது. மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியம், பஞ்சப்படி போன்ற படிகளை போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்கள் பெறுவதுடன், போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் மாநகரப் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணவசதி, பொழுதுபோக்கு வசதி, வீட்டுக்குரிய பண்டங்கள் வாங்க கடன் வசதி ஆகியவற்றையும் பெற்று வருகின்றனர். ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடையையும், ஊக்க ஊதியக் கொடையையும் தொடர்ந்து பெற்று வருகின்றனர்.

9. இம்மாநிலத்தில் பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களைக் கொண்டு இயங்கிவரும் தொழில்துறைகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும். இத் தொழிலாளர்களது குறைகளில் ஒன்று, அவர்கள் ஓய்வுபெற்றாலோ அல்லது இறந்துவிட நேரிட்டாலோ அவர்களுடைய ஓய்வு ஊதியம், பணிக் கொடைபோன்ற அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகள் உடனடியாக வழங்கப் படுவதில்லை—காலதாமதப்படுத்தப்படுகின்றது என்பதாகும். இதற்கு பல காரணங்கள் சொல்லப்படுகின்றன. இதற்கொரு பரிகாரம் காணவேண்டுமானால், கணக்குகளை சரிபார்த்தல், தணிக்கை செய்தல், முதலிய நடைமுறைகளில் சில மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டியதும் அவசியமாகும். பணியிலுள்ள தொழிலாளர் கள் தங்களது முன்னோடிகளுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகளை வழங்குவதை—அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்வதை ஒரு பாரம்பரியமாக தொழிலாளர்கள் ஏன் கருதுவதில்லை என்பதை தொழிற்சங்கத் தலைவனாக இருந்தவன் என்ற முறையில் பன்முறை எண்ணி வியப்படைந்திருக்கிறேன். ஓய்வு பெற்ற வருக்கோ அல்லது இறந்துவிட்டவருக்கோ சேரவேண்டிய தொகையினை வழங்குவதில் ஏற்படுகின்ற தாமதத்திற்கான பொறுப்பில் பெரும் பங்கு அந்தக் கணக்குகளை நிர்வகிக்கும் தொழிலாளர்களே ஏற்க வேண்டியதாகும். இந் நாட்டிலுள்ள தொழிலாளர்களும் நிர்வாகப் பணியாளர்களும், ஓய்வு பெற்ற இறந்துவிட்ட ஊழியர்களுக்கு சேரவேண்டிய தொகையினை பெறுவதற்கான பணிகளை முதலுரிமையளித்து கவனிக்கப்பட

வேண்டிய பணிகள் என்ற மரபினை ஏற்படுத்திக் கொள்வது மிகமிகத் தேவையாகும். இது அவர்களது சொந்த நலனுக்கும் பொருந்தும். ஏனெனில் இவர்கள் ஓய்வு பெற்றால், இவர்களது பின்னவர்கள், இவர்களது ஓய்வூதியத்தையும் முதலுரிமையளித்து கவனித்திட முடியும்.

10. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த கோரிக்கைகளை விரைந்து முடித்திடப் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளோம். இவற்றின் விளைவைப் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் அறிந்துள்ளனர். இந்தத் தொடர்பில் மேலும் பலவற்றைச் செய்திட வேண்டும் என்பதையும் உணர்ந்துள்ளோம். இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றி மிகத் தெளிவாக அறிந்து கொண்டுள்ளதால், ஓய்வு பெறும் தொழிலாளி, ஓய்வு பெற்ற உடனேயே தனக்குச் சேரவேண்டிய பணிக்கொடை ஓய்வூதியம் ஆகியவற்றைப் பெறும் வகையில் தேவைப்படும் வழிமுறைகளையும், அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் விரைந்து மேற்கொள்ளவிருக்கின்றோம்.

11. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்கு சோதனை அடிப்படையில் "வசூலுக்கேற்ற ஊக்கத் தொகை" அளிக்கும் திட்டம் தமிழ் புத்தாண்டு முதல் அமல் படுத்தப்படும் என்று நான் அறிவித்திருக்கிறேன். இத்திட்டத்தின் விளைவுகளையும், பயனையும் பொறுத்து, ஊக்கத்தொகை அளிக்கும் திட்டத்தை பேணுதல் பணியாளர்கட்கும் மற்றுமுள்ள தொழிலாளர்கட்கும் விரிவு படுத்திட வேண்டுமென விழைகிறேன். ஊக்கத் தொகை வழங்கும் திட்டம் என்பது நன்கு கணித்து ஆராய்ந்து அமல் படுத்தப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதையும் அந்த வழியில் ஒரு நல்ல ஆரம்பத்தை நாம் ஏற்படுத்தியுள்ளோம் என்பதையும் இந்த மாமன்றம் அறியும்.

12. மிகப் பெரும்பாலான போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்கள் கடும் உழைப்பினை நல்குகின்றனர் என்பதும், அவர்கள் வெய்யில் என்றும் பாராது, மழை என்றும் கருதாது, ஆண்டு முழுவதும் சலியாத உழைப்பினை செலுத்திடவேண்டியவர்களாக இருப்பதினால் அவர்களுக்குச் சிறந்த வாழ்க்கை நிலைமைகளை ஏற்படுத்திடவேண்டியது அவசியமாகும். இதனைக் கருத்திற் கொண்டு மனிதனுடைய அடிப்படைத் தேவைகளில் ஒன்றாகிய,

1972 மார்ச் 28]

"இருக்க இடம்" அவர்கட்கு அளித்திடவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு அண்மையில் குடிசை மாற்று வாரியத் தலைவருடனும் வீட்டு வசதி வாரியத் தலைவருடனும் பேசி போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து தருவதற்கான ஒரு தீவிரத் திட்டத்தை முடிவு செய்துள்ளேன். இத்திட்டத்தின்படி இன்னும் ஓராண்டிற்குள்ளாக 200 வீடுகளை வாடகைக்கும், 1,000 வீடுகளை சொந்தமாக வீடு பெற்றுக்கொள்ளும் திட்டத்தின் அடிப்படையிலும் போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும். முதல் தவணையாக கட்டப்படவேண்டிய தொகைக்கு வைப்பு நிதியிலிருந்து வீடுகளுக்குத் தொகை செலுத்திட முடியாத தொழிலாளர்களுக்கு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளிலிருந்து தேவைப்படும் தொகையினைப் பெற்றுத்தர முடியும் எனவும் நம்புகிறோம். அண்மையில் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்து நிறுவனங்களை, தங்களது தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித்தரும் திட்டத்திற்கு முதலிடம் தந்து அதற்கான திட்டங்களைத் தீட்டிச் செயல்படுத்துமாறு பணித்துள்ளேன். தொழிலாளர்களது வீட்டு வசதிப் பிரச்சினையைத் தீர்த்திட மேற்கொண்டுள்ள இந்த நடவடிக்கைகள் உடனடியாக ஓரளவு பயன்தரும் என்றாலும், இந்த பிரச்சினையை முழுமையாக தீர்த்திட ஒரு நீண்ட கால கொள்கையை உருவாக்கிச் செயல்படுத்திட வேண்டியது அவசியமாகும்.

வீடில்லாத தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் வீடு கட்டித்தரவேண்டும் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையும், போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒரு ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தீட்டிச் செயல்படுத்திட கேட்டுக் கொண்டுள்ளேன்.

13. போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் பலர் மார்வாரிகளிடமும் மற்றயோரிடமும் அதிக வட்டிக்குக் கடன் பெற்று கடன் சுமை தாளாமல் அவதியுறுகின்றனர். இந்தக் கடன்காரர்களது பிடியிலிருந்து தொழிலாளர்களை மீட்கவேண்டுமென்பதற்காக போக்குவரத்துத் துறை அரசுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கி நிருவாகிகளுடன் இதற்கான திட்டம்பற்றி கலந்துரையாடி

விரைவில் ஒரு திட்டத்தை முடிவு செய்திடவிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நோக்கம் எவ்வளவு நல்லதாக இருந்தாலும் இதனை உடனடியாக எல்லாத் தொழிலாளர்கட்கும் நிறைவேற்றிட இயலாது என்பதை உணர்கிறேன். இருப்பினும் முதற்கண் வட்டிக் கடைக்காரர்களின் இரும்புப் பிடியில் சிக்குண்டுள்ள தொழிலாளர்கள் சிலரையாவது முற்றிலும் விடுவிக்க முயற்சிக்கவேண்டும். அவர்கள் பட்டுள்ள கடன்களைப் பற்றி முழுதும் அறிந்து அவர்கள் கடனாகப் பெற்ற தொகை முழுவதையும் கூடுமானவரையில் அவர்கட்கு வழங்கி கடனை நீக்கச் செய்து, அதன்பின் அவர்களுக்களித்த தொகையை ஒரு குறிப்பிட்ட நியாயமான கால வரையறைக்குள் திரும்பப் பெறவும் முயற்சித்திடவேண்டும். இன்னும் மூன்று மாத காலத்திற்குள் இதில் ஒரு நல்ல ஆரம்பத்தை ஏற்படுத்திட முடியும்.

14. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் மூலம் தற்போது தமிழகத்தில் உள்ள சுமார் 9,000 பேருந்துகளில் 3,000 பேருந்துகள் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. நாளொன்றுக்கு 18 லட்சம் மக்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளில் பயணம் செய்கின்றனர். போக்குவரத்துத் துறையில் நட்டம் வருவதை நாம் விரும்புவதில்லை என்றாலும், இத்துறையை நாம் இயக்குவது இலாப நோக்கத்திற்காக மட்டும் அல்ல. அவசியமான வழித்தடங்களை நீட்டிப்பது, புதிய வழித் தடங்களைத் துவக்குவது, மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை அளிப்பது ஆகிய நடவடிக்கைகளின் மூலம் மக்களது தேவைகளை எந்த அளவிற்கு நிறைவு செய்கிறோம் என்பதைக் கொண்டுதான் நமது போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்கத்தைப்பற்றி முடிவு செய்திடவேண்டும். புதிய வழித் தடங்களை ஏற்படுத்துவதிலும், பயணிகளுக்கு மென்மேலும் வசதிகளைப் பெருக்குவதிலும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தொழில், மக்களது வரியின் மூலம் உருவாகியுள்ள தொழில் என்ற வகையில் ஒருசில வரையறைகளுக்கு உட்பட்டுத்தான் செயல்பட முடியும் என்பதை இம் மாமன்றம் அறியும். இந்த வரையறைகளுக்குட்பட்டு மக்களுக்கு இன்னும் எவ்வளவோ நன்மைகளைச் செய்ய முடியும்—செய்திடுவோம், என்பது உண்மை.

1972 மார்ச் 28]

15. சிறு, நடுத்தர தொழில்கள் பிரிவில் மோட்டார் வாகன துணைப்பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் உள்ள முக்கிய இடங்களில், தமிழ்நாடும் ஒன்றாகும். நாட்டில் ஓடும் பேருந்துகளில் மூன்றில் ஒரு பகுதியை நடத்துகின்ற அரசு போக்குவரத்துப் பிரிவு. மோட்டார் வாகனத்தின் உபரி உறுப்புகளை வாங்குகின்ற பெரிய வாடிக்கையாளர் என்ற முறையில் இத்தகு சிறுதொழில்கள் தமிழ் நாட்டில் வளர்வதற்கேற்ற உறுதியையும் ஊக்கத்தையும் தரும் நிலையில் உள்ளது நமது நாட்டில் தொழில் வளர்வதற்கு நம்மால் இயன்ற அளவிற்கு எவ்வளவு சிறியதாயினும் பொறுப்பேற்று பாடுபடுவது பொதுத் துறையின் பொறுப்பு என்பதை உணர்ந்துள்ளோம். நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய பொருள்கள் வரும் வகையினையும் வழியையும் வளர்த்துவதும், விரிவுபடுத்துவதும், நம்முடைய நலனுக்கு ஏற்றது என்பதை அறிவுத் தெளிவுள்ள வாங்குவோர் அறிவர். இதன் விளைவாக, காலத்தின் தேவைகளுக்கு ஏற்ற வகையில் விஞ்ஞான ரீதியாக இந்த மோட்டார் வாகன துணைப் பொருட்கள் தொழில் வளர முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இந்த வகையில் போக்குவரத்துத் துறையினைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள், தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்த சிறு தொழில் அதிபர்களிடத்திலும் தமிழ்நாடு சிறுதொழில் கழக (டான்சி) நிறுவனத்தினருடனும் உரிய ஆலோசனைகளை நடத்தியுள்ளனர். போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவைப்படுகின்ற பெருவாரியான துணைப் பொருட்களை, தமிழ் நாட்டில் உள்ள துணைப் பொருள்களுக்கான தொழிலகங்களிடமிருந்தே வாங்குவதென்றும், அதன் மூலம் தமிழகத்தில் உறுதியான தொழில் வளர்ச்சிக்கு உறுதுணைபுரிவதென்றும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

16. இப்பேரவையில், அரசு போக்குவரத்து துறை செயல்படும் தன்மை, வெகுவான உற்சாகத்தை உறுப்பினர்களிடையே ஏற்படுத்தியதில் வியப்பில்லை. ஏனெனில், இத்துறை சாதாரண மக்களுடன் தொடர்புகொண்டு தொண்டாற்றி வருவதாகும். பேரவையின் இரு தரப்பிலிருந்தும் பெருவாரியான உறுப்பினர்கள் இதில் உற்சாகம் காட்டி வருவது தெரிந்ததே. பொதுமக்களோடு இத் துறைக்கு உள்ள தொடர்பு தொடர்ந்து வளர்ந்து நீடித்திட உதவிடும் வகையில், பொதுமக்களது தேவைகளை அவ்வப்போது

அறிந்து கொள்ளத்தக்க வகையிலும் இத்துறை செயல்பட வேண்டுமென்பதற்காக தமிழ்நாடு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழுவினை இந்த அரசு அமைத்துள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், போக்குவரத்துத் துறை செயலாளரையும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநரையும், நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிருவாக இயக்குநர்களையும் அரசு தரப்பு உறுப்பினர்களாகக் கொண்ட இக்குழு பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளின் தலைவர்களையும் அமைப்பு ரீதியாக இயங்கி வரும் தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளையும் உள்ளடக்கியதாக இருக்கும். தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையையும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கான அரிய ஆலோசனைகளை இந்த ஆலோசனைக்குழு வழங்கிடும் என்பதில் எனக்கு ஐயமில்லை.

17. இந்தத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைக்கு வழங்கியுள்ள எண்ணற்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளுக்கான அறிவிப்புகள் இந்தத் துறையின் நடைமுறைகளைப் பற்றி இந்த மாமன்றத்தின் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிந்துகொள்வதில் காட்டுகின்ற ஆர்வத்தினை வெளிப்படுத்துவதாக அமைந்துள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்களுக்கு மேலும் நல்ல முறையில் பணியாற்றிட வேண்டும், சேவை செய்திட வேண்டும் என்பதிலும், போக்குவரத்துத் துறையின் ஒட்டுமொத்தமான முன்னேற்றத்திலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் கொண்டுள்ள ஆர்வத்தில் சற்றும் குறையாத ஆர்வத்தையும், உணர்வினையும் நானும் கொண்டுள்ளேன் என்பதை பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல பிரச்சினைகள் இன்னமும் தீர்க்கப்பட வேண்டியுள்ளன என்றாலும், கடந்த ஓராண்டு காலத்தில் இத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்காக மெய்யுணர்வோடு முனைப்பான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் மிகுந்த பணிவன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

18. நான் முன்மொழிந்துள்ள இத் தீர்மானத்தின் மீது அறிவும் ஆக்கமும் நிறைந்த விவாதத்தை ஆவலுடன் எதிர்பார்த்து அமைகிறேன்.

1972 மார்ச் 28]

இணைப்பு 4.

[534-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து, 1971-72

ஆய்வுரை

பொது

1. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 24 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1971-ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 25-வது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்தது, உலகப் போருக்குப் பின் நாட்டினை சீர்ப்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிந்துரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ஆம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்கு கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்து போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப்பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பின்னர், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956 ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்கிளையாக சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து 1959 ஆகஸ்ட் திங்களில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளே விடப்படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்ட தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்கு

வாத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து வசதிகளைக் கூடுதலாக அளிக்கும் பொருட்டு பல புதிய வழித்தடங்கள் 15-10-1971 முதல் கொண்டுவரப்பட்டன.

3. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்கும் நோக்கத்துடன், தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசு முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும், சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச்செல்கிற சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச்செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

வருங்காலத்தில், மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும் அரசு முடிவு செய்தது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையையொட்டி 1972 பிப்ரவரி 29 ஆம் நாளுக்குள் 495 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

4. அரசு, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C பிரிவின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வந்தது. மறுப்புகளை கேட்ட பின்னர், அச்சட்டத்தின் 68-D பிரிவின்கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் குறித்து இறுதி ஆணைகளைப் பிறப்பிக்கிறது. 68-C பிரிவின் கீழ் திட்டங்களை தொடக்க நிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்கள் 1969 மே முதல் அரசுப் போக்குவரத்து இயக்கு

1972 மார்ச் 28]

நருக்கு பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின் விதித்துறைகள் பாரபட்சம் உடையதென சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்துள்ளனர். பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமை யாக்குவதை எதிர்த்து 363 ரிட் மனுக்கள் உயர்நீதி மன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்பட்டன. இவற்றில் 63 ரிட் மனுக்களை நிராகரித்த தோடு வெளியிடப்பட்ட அறிக்கைகளின் செல்திறன் சரியானவை என்று உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது. நீதிமன்றம் பெரும்பாலான வழக்குகளில் வரைவுத் திட்டங்கள் அல்லது ஒப்பளிப்புத் திட்டங்களை தடுத்து வைத்து பேருந்துகளை இயக்கத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டு தனியார் துறை உரிமையாளர்களுக்கு வழங்க உத்தரவு கொடுத்தது.

தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித் தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்தபோதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்கு வரத்துப் துறைப்பணியில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

5. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் அமைப்பு முறையில் மாற்றம் செய்வது குறித்து சிறிது காலமாக அரசு நாட்டம் செலுத்தி வந்துள்ளது. 1949 ஆம் ஆண்டில் நியமிக்கப்பட்ட மூன்று நபர் குழு, போக்குவரத்து நிறுவனத்தை நடத்துவதில் இத்துறை வணிக நடைமுறைகளைப் பின்பற்றலாமென்று பரிவுரை செய்தது. இத்துறைக்குரிய மூலதனம் அரசின் பொதுவான வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் சேர்க்காது தனிப்பட்டு இருக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் கருதினர். 1968 ஆம் ஆண்டில் நியமிக்கப்பட்ட உயர் அதிகாரக் குழு இக்கருத்துக்கு மேலும் ஆதரவளித்ததோடு, அரசின் நடைமுறைகளுக்கும் வழக்கங் களுக்கும் தொடர்பு இல்லாத வகையில் இத்துறை சீரமைக்கப்பட வேண்டுமென்று பரிவுரை செய்தது. இத்துறை அரசுத் துறையாக இருப்பின், அது கண்டிப்பான நிதி நிர்வாகக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட் பட்டு இருக்கும். அவ்வாறு இருப்பின் துறை திறமையுடன் செயல்புரியவோ, வளர்ச்சியுறவோ முடியாது என்பது அவர்கள் கருத்தாகும். போக்குவரத்து முறையினை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு கழகம் ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென இக்குழு

பரிவுரை செய்தது. போக்குவரத்து முறையினை நடத்துவதற்கேற்ற அமைப்பு குறித்துத் தெரிவிப்பதற்காக சிறப்பு அதிகாரி ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார். அவர் கொடுத்த அறிக்கையைப் பரிசீலித்துப் பார்த்த பின்னர் அரசு, வெளியூர் பேருந்துப் பணிகளையும், நெடுந்தொலைவு வழித்தடங்களையும், கன்னியாகுமரி போக்குவரத்துக் கிளையையும் நடத்தும் பொறுப்பை போக்குவரத்து துறையிடமே விட்டுவிட்டு, சென்னை மாநகரிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளை ஏற்று அவற்றை நடத்த அரசு பொது நிறுவனம் ஒன்றை அமைப்பதென முடிவு செய்தது.

இந்த ஏற்பாடு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. ஏனெனில், இதனால் ஒருபுறம், நிறுவனம் பணியாற்றும் பகுதி அடைவான அளவிற்கு அமைந்தது. மறுபுறம், இந்நிறுவனத்தை அமைத்த பின்னர் எஞ்சியுள்ள துறை, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதிலும் நெடுந்தொலைவு வழித்தடங்களில் பேருந்துப் பணிகளை மேற்கொள்வதிலும் பிற பணிகளிலும் எளிதாகக் கவனம் செலுத்த அது வகை செய்தது. அதற்கிணங்க, "பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம்" என்ற பெயரில் வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனமொன்று அமைக்கப்பட்டது. இக்கழகம், 1-1-1972 முதல் சென்னை மாநகரிலும் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் உள்ள போக்குவரத்து ஏற்பாட்டை மேற்கொண்டது. 17-3-1972 அன்றுள்ளபடி, பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் 1,299 பேருந்துகள் உள்ளன ; எஞ்சியுள்ள துறையிடம் 936 பேருந்துகள் உள்ளன.

6. பொருளாதார வளவாயில்கள் தெரிந்தெடுத்த ஒரு சில செல்வர்கள் கையில் குவிவதைத் தடுக்கின்ற நடவடிக்கையின் ஒரு பகுதியாகவும், பொருள்வளம் பெற்றுத்தரும் தொழில்களை நாட்டுடைமையாக்கும் பொருட்டும், 19-6-1971 அன்று உள்ளபடி, 50 அல்லது அதற்கதிகமான பயணிப் பேருந்து வழித்தட அனுமதிகள் வைத்துள்ள போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படும் என்று, கடந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் முதலமைச்சர் அறிவித்தார். இக்கொள்கையை ஒட்டி, தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்துத் தொகுதி உரிமையாளர்கள், பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம்

1972 மார்ச் 28]

நிறைவேற்றப்பட்டு, 1971 டிசம்பர் 4-ஆம் நாள் செயலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின் விதித்துறைகளின் கீழ், கீழ்க்கண்ட நிறுவனங்களிடமிருந்து அவ்வவற்றுக்கு எதிரே, குறிப்பிட்டுள்ள எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை அரசு கையகப்படுத்தியதுடன், அந்தந்த நிறுவனங்களின் பணிக்களரிகளும், அவற்றின் உரிமையாளர்கள் தத்தம் வண்டிகளைப் பேணுவதற்கென்றே தனியாகப் பயன்படுத்திவந்த ஏனைய சொத்துக்களையும் கையகப்படுத்தியது :

நிறுவனத்தின் பெயர்.	பேருந்துகள் எண்ணிக்கை.
சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை;	**346**
ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ..	**110**
ஸ்ரீ ராமவிலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம்	**113**
ராமன் அண்டு ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம் ..	**65**

ஒரேயொரு நிறுவனத்தின் வண்டிகளைக் கையகப்படுத்தும் பணிமட்டும் இன்னும் முடிவுறாமலுள்ளது. ஏனெனில் அந்நேர்வில் இச்சட்டத்தின் செல்திறனை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனு தாக்கல் செய்யப்பட்டுள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனம் ஒன்றிற்குள்ள தன்னாட்சி அதிகாரம், சந்தர்ப்பங்களுக்கேற்ப வளைந்து கொடுத்து நடந்து கொள்ளும் தன்மை இவற்றால் ஏற்படும் அனுகூலங்களைக் கருத்திற்கொண்டு, அரசு தனிப்பட்ட உரிமையாளர்களிடமிருந்து கையகப்படுத்திய வண்டிகளையும் பிற சொத்துக்களையும், தமக்குச் சொந்தமான வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனங்கள் மூன்றிடம் மாற்றியுள்ளது. இந்த மூன்று நிறுவனங்களும் அப்பேருந்துகளை ஏற்று நடத்துவதற்கென்றே திட்டவட்டமாக நிறுவப்பட்டவையாகும். பாண்டியன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் மதுரையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் 17-1-1972-லிருந்து சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட். நிறுவனத்திடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட பேருந்துகளைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகின்றது. கும்பகோணத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்ட சோழன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனம், 1—3—1972-லிருந்து ஸ்ரீ இராம விலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்தும் இராமன் அண்டு இராமன் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திலிருந்தும் மேற்கொள்ளப்பட்ட

பேருந்துகளைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகிறது. பொள்ளாச்சியைத் தலைமையிடமாகக்கொண்டு, சேரன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனம். 1-3-1972 முதல் ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர் நிறுவனத்திடமிருந்து மேற் கொள்ளப்பட்ட பேருந்துக்களைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகிறது. பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட, இந்த நிறுவனங்கள் அனைத்திற்கும் அரசு 1 :1 என்ற விகித அடிப்படையில் முறையே, நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குகளும் நீண்டகால கடன்களும் வழங்கி நிதியுதவி புரியும். தனிப்பட்ட உரிமையாளர்களிடமிருந்து பேருந்துகளையும் பிற சொத்துக்களையும் கையகப்படுத்துவதற்காகும் செலவை அரசு ஏற்கும் ; அத்தொகை மேலே குறிப்பிட்ட அடிப்படையில் நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குகளாகவும், கடனுகவும் கருதப்படும்.

7. இந்த வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனம் நான்கும், பொது மக்கள் பயன்பாட்டுக்குரிய சிறந்த நடைமுறைகளை யொட்டி, வலுவான வாணிக அடிப்படையில் தங்கள் அலுவல்களை நிர்வகித்துக்கொள்ளும் பொறுப்பை அரசு அவற்றிற்கு அளித்துள்ளது. இந்தக் கழகங்கள் தங்கள் நடைமுறை மூலதனத்துக்காகவும், தங்கள் அமைப்பை விரிவுபடுத்துவதற் காகவும் தேவையான நிதியை, நிதியுதவி அளிக்கும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வணிக வங்கிகளிடமிருந்தும் பெறும். அக்கழகங்கள், அரசும், பிற பொது நிறுவனங்களும் வழங்கிய கடன் மீதான வட்டித் தொகையைக் கொடுத்த பின்னர், அரசு முதலீடு செய்த மூலதனத்தின் மீது நியாயமான அளவு வருவாயை ஈட்டித் தருமென்று எதிர்பார்க்கப் படுகின்றது. அக்கழகங்களின் முன்னேற்றம்பற்றி, குறித்த காலத்திற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்ய இயலும் வகையில், அவை தமது நடைமுறை இலாப நஷ்டக் கணக்கை காட்டுகிற காலண்டு ஐந்தொகைக் குறிப்பை அரசுக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டு மென்று அரசு அவற்றுக்கு உத்தரவிட்டுள்ளது.

பணிமனைகள்.

8. இதுவரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒரு சில நீள்தொலைவிரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலும்

1972 மார்ச் 28]

கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை, பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டதின் காரணமாக, இம்மாநிலம் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வசதிகளை செய்து கொடுப்பதற்காத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணி மனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப்பள்ளி-தஞ்சாவூர், மதுரை-இராமநாதபுரம், சேலம்-தருமபுரி, கோயம்புத்தூர்-நீலகிரி, ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணிகளைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள துணைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கிவருகின்றன.

9. கீழ்வரும் இடங்களில் துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவது குறித்த பணிகள் ஏற்கெனவே மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன :—

(1) சிதம்பரம்,

(2) தருமபுரி, மற்றும்

(3) மேட்டூர்.

10. மாநகரில் ஏராளமான பேருந்துகள் இயங்கி வருவதால் அவற்றைப் பேணுவதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்தும் நோக்கத்துடன், அசோக் நகரில் ஒன்று, வியாசர்பாடியில் ஒன்று, அண்ணா நகரில் ஒன்று ஆக மாநகரில் 3 புதிய பணிமனைகளைக் கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது. அசோக் நகரில் பணிமனைக் கட்டும் பணி இந்த ஆண்டு முடிக்கப்படும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது, தங்கசாலை, பெரம்பூர், அயனாவரம், அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

வட்டாரங்கள்.

11. இத்துறையின் செயலாட்சி எல்லா மாவட்டங்களிலும் விரிவடைந்து விட்டதால் நிர்வாக முறையை மேலும் வலுப்படுத்தியும் சீர்படுத்தியும் அமைப்பதற்காக இந்தத் துறையின் அதிகாரத்தைப் பரவலாக்குவது அவசியம் என கருதப்பட்டது, அதற்கிணங்க, இந்தத் துறை நான்கு வட்டாரங்களாக பிரிக்கப்

[1972 மார்ச் 28

பட்டுள்ளது. அஃதாவது கன்னியாகுமரி, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, சென்னை மேற்கண்ட ஒவ்வொரு வட்டாரமும் ஒரு கூட்டு இயக்குநரால் கண்காணிக்கப்படுகிறது. அந்த வட்டாரத்தில் பேருந்துகள் சீரிய முறையில் ஓட்டப்படுவதற்கு அந்தக் கூட்டு இயக்குநர் பொறுப்பாளியாக்கப்பட்டுள்ளார். சென்னை வட்டாரத்தில் பேருந்துகளை இயக்கும் பணியின் பெரும்பகுதி பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

நிதிநிலை.

12. இத்துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாக கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1971-72 ஆம் ஆண்டிற்கு எதிராகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இலக்கங்கள் அரசுப் போக்குவரத்துக் துறைக்கும், பல்லவா போக்கு வரத்துக் கழகத்துக்கும் தொடர்புடையவையாகும்.

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு. ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டின் சேர்க்கை.	இறுதி இருப்பு
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)		
1970-71	1,681·74	242·34	1,924·08
1971–72	1,924·08	248·64	2,172·72

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	மொத்த செலவு.	நிகர வருவாய்.	தேய்மான சேம நிதிக்கும், பிற நிதிகளுக்கும் தொகை வழங்கல்.	நிகர ஆதாயம் (+) அல்லது விரயம் (—).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)			
1970–71 ..	1,836·91	1,740·32	96·59	198·89	(—) 102·30
1971–72 ..	1,792·90	1,733·95	58·95	191·10	(—) 132·15
1972–73 .. (மதிப்பிடப்பட்டது.)	1,082·00	897·00	185·00	117·00	(—) 68·00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972 மார்ச் 28]

1963-64-ஆம் ஆண்டிலிருந்து, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு விரயங்கள் ஏற்பட்டு வந்துள்ளன. ஆண்டுக்கு ஆண்டு விரயம் அதிகரித்து வருகிறது.

ஆறு ஆண்டுகளாக, நாம் பயன்படுத்தி வரும் லேலாண்டு, பென்ஸ் போன்ற பேருந்துகளின் அடிச்சட்டத்தின் விலை சராசரியாக 75 சதவிதம் உயர்ந்துள்ளது. பேருந்தின் மேற்பகுதி கட்டப்படுவதற்குப் பயன்படும் இரும்புச் சட்டங்கள் உட்பட முக்கிய பாகங்கள் பெரும்பாலானவற்றின் விலை இரு மடங்குக்கும் மேலாக உயர்ந்துள்ளது. அத்துடன் டீசல் எண்ணெயின் விலைகளும் 15 சதவிதம் உயர்ந்துள்ளன. 1970-71-ல் மோட்டார் வண்டி வரி விதங்களும் உயர்ந்துள்ளன. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்தில் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு மோட்டார் வண்டி வரி ரூ. 10 கூடியுள்ளது. போக்குவரத்துத் தொழில் ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களை வேலைக்கமாத்தியுள்ள நிறுவனமாகும். சிறப்பு ஈட்டுப் படிகள் வழங்கியதன் விளைவாகவும், இரண்டாவது சம்பள ஆணைக் குழுவின் பரிவுரைகளைச் செயல்படுத்தியதன் விளைவாகவும் பணியாளர் குறித்த செலவு பெருமளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது. மேற்குறிப்பிட்ட இக்கட்டான சூழ்நிலைகள் நிலவியபோதிலும், 1971, அக்டோபர் வரையில் இந்த ஆண்டுகளில் பயணக் கட்டணங்களை அரசு உயர்த்தவில்லை. 1971, அக்டோபரில் மாநகரப் போக்குவரத்துப் பணிகளில் கட்டணங்கள் திருத்தி சீரமைக்கப்பட்டன. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக் கட்டண விதங்கள் ஓரளவு உயர்த்தப்பட்டன. 1972, ஜனவரி 1-ல் விரைவு பேருந்துப் பணிகளில் கட்டண விதங்கள் ஓரளவு உயர்த்தப்பட்டன. இவ்வாறு கட்டண விதங்களை உயர்த்திய பிறகும்கூட, இந்தியாவில் பிற மாநிலங்களுடன் ஒப்புநோக்குகையில். தமிழ் நாட்டில் வசூலிக்கப்படும் பேருந்துக் கட்டணங்கள் குறைவாகவே உள்ளன. போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கும் திறனை உயர்த்துவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட பல நடவடிக்கைகளின் விளைவாகவும், பயணக் கட்டண விதங்களைத் திருத்திச் சீரமைத்ததன் விளைவாகவும், தற்போது நமது மதிப்பீடுகளின்படி, 1972-73-ல் நமக்கு விரயம் எதுவும் ஏற்படாது. அதற்கு மாறாக, சுமார் ரூ. 68 லட்சம் நமக்கு ஆதாயம் கிட்டும். துறையினால் நிர்வகிக்கப்படும் பேருந்துக்களைப் பொருத்தவகையில் மட்டுமே இந்த ஆதாயம் கிட்டும். தன்னாட்சி

[1972 மார்ச் 28

அதிகாரமுள்ள நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் 1972-73 நிதியாண்டில் ஓரளவு ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்.

15 **தேய்மான சேம நிதி.**—பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியனவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேம நிதி ஒன்று உள்ளது. 1971-72-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(1)	(ரூபாய் லட்சத்தில்.) (2)
1971 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை	**9,16·12**
1971–72-ல் சேர்ந்த தொகை	**1,91·10**
மொத்த ..	**11,07·22**
1971–72-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..	**1,45·00**
1972 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு ..	**9,62·22**

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேம நிதிக்குப் வரும் பகுதித் தொகைகள் சேர்க்கப் பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படு கின்றது.

14. **பயணிகள் வசதி நிதி.**—தொடக்கத்தில் ரூ. 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்து போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்தி லிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் என்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற

1972 மார்ச் 28]

நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. இந்நிதி தன் கணக்கில் தோராயமாக ரூ. 4 லட்சம் தொகையை வைத்துள்ளது.

15. **வளர்ச்சி நிதி.**—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூ. 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன், இந்த நிதியானது 1960-61-ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1965 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையில் இத்துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 33 1/3 சதவிதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று வரையறுக்கப்பட்டது. 1965-66-ஆம் ஆண்டிலிருந்து இத்துறை முழுவதற்குமான நிகர ஆதாயத்தில் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கான நிகர ஆதாயத்தில் 33 1/3 சதவிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகை செய்யப்பட்டது. இந்த நிதியில், தோராயமாக ரூ. 34 லட்சம் சேர்ந்துள்ளது.

16. **வீட்டு வசதி நிதி.**—தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்கள் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63 ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும், அதற்காகவே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக் கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த நிதியில் தோராயமாக ரூ. 13 லட்சம் சேர்ந்துள்ளது.

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார் பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கியுள்ளது. கோயம்புத்தூர், தஞ்சாவூர், மதுரை போன்ற முக்கியமான வெளியூர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், குரோம்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் வீடு கட்டும் வேலை முடியும் தறுவாயில் உள்ளது.

[1972 மார்ச் 28

17. விபத்து சேமநிதி.—விபத்து சேம நிதியானது 1951 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் அமைக்கப்பட்டது. பேருந்துகள் செல்கையில் எதிர்பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப் பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகள் குறித்த செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். இந்நிதிக்கு, ஆண்டொன்றுக்கு, ஊர்தி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்படுகிறது. இத்துறைக்கு எதிராகச் செய்யப்படும் உரிமைக் கோரிக்கைகள் குறித்த செலவைச் சரிகட்ட, அவ்வப்போது, இந்நிதியிலிருந்து தொகை பெறப்படுகிறது. இம் முறையானது, மனநிறைவளிக்கத் தக்க விதத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது.

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்.

18. துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன:—

ஆண்டு.	சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்பட அனுமதிக்கப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	செயல்படும் திறன்.	சாலைகளில் ஓட்டப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ள பேருந்து களின் சதவீதம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			(சதவீதம்.)		
1970–71	2,031	1,848	91	1,785	88
1971–72 (31–12–1971-ஆம் நாள் வரை பிரிக்கப்படாமலிருந்த துறை).	2,166	2,014	93	1,818	84
1–1–1972 ஆம் நாளிலிருந்து 31 3–1972 ஆம் நாள் வரை—எஞ்சியுள்ள துறை (எதிர் பார்க்கப்படுகிறது).	962	861	93	794	86

1972 மார்ச் 28]

19. இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள், வசூல் முதலியவை குறித்தும், எஞ்சியுள்ள துறையின் (3 திங்கள் கால அளவுக்கு) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள், வசூல் முதலியவை குறித்தும் உள்ள விவரங்கள் கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

			1971-72.	
		1970-71.	31-12-1971 ஆம் நாள் வரை	1-1-1972 ஆம் நாளிலிருந்து 31-3-1972 ஆம் நாள் வரை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	ஆண்டுத் தொடக்கத்திலிருந்து பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	1,975	2,087	930*
2	சேர்க்கப்பட்டவை	112	156	7
3	புதிதாக வாங்கப்பட்டவை ..	163	80	10
4	ஆண்டு இறுதியிலுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	2,087	2,243	937
5	பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள் (லட்சத்தில்).	15,29·25	9,98·15	4,53·96
6	சராசரி நாள் வசூல் (ரூபாய் லட்சத்தில்).	4·40	4·80	3·00

*பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு.

20. (1) இவ்வாண்டில், வளர்ந்துவரும் சென்னைப் பெருநகர் அதன் புறநகர்ப் பகுதிகளின் போக்குவரத்துத் தேவைகுறித்து இத்துறை தொடர்ந்து ஆய்வு செய்யும். மக்களின் போக்குவரத்துப் போக்கு மாறி வருவதனைக் கருத்திற்கொண்டு அவசியமான இடங்களில் சில வழித்தடங்கள் சீரமைக்கப்பட்டு. நீட்டிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரிலும், புற நகர்ப் பகுதிகளிலும் 16 புதிய வழித்தடங்களில் 40 பேருந்துகள் விடப்பட்டன. போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள வழித்தடங்கள் சிலவற்றில் ஏற்கெனவே உள்ள

1972 மார்ச் 28]

பேருந்துப் பணியைப் பெருக்கும் பொருட்டு கூடுதலாக 11 பேருந்துகள் அவ் வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன. இதோடு, சென்னை மாநகரில் ஆறு வெவ்வேறு வழித்தடங்களில் மகளிர்க்காகவென்று இத்துறையில் 6 பேருந்துகள் விடப்பட்டன.

(2) முக்கியமான சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள், தொடர்பாக கூடுதல் போக்குவரத்துக்காக தனிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. மக்கள் நெரிசல் அதிகமாக உள்ள போக்குவரத்தினை இலகுவாக்கவும் பயணிகள் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கக்கூடிய பேருந்து நிற்குமிடங்களில் நடத்துநர்கள் அமர்த்தப்பட்டு பயணச் சீட்டுகள் விரைவாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. இதற்காகச் சிரணிப் படையினரும் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(3) மாநகரில், இத்துறை நடத்திவரும் பேருந்துகளில், விடுமுறைச் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து மீண்டும் மீண்டும் வந்த கோரிக்கைகளை ஒட்டி, "விருப்பம் போல் பயணஞ்செய்" பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்குக் கொடுக்கும் திட்டம் ஒன்றை 15—9—1967 முதல் செயலுக்கு கொண்டு வர அரசு ஒப்புதல் வழவங்கியுள்ளது. இப்பயணச் சீட்டுகள் மாநகர வழித்தடங்கள் அனைத்திற்கும் செல்லுபடியாகும். விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் இப்பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இவை என்று விற்கப்படுகின்றனவோ அன்று மட்டும் தான் செல்லுபடியாகும். பயணச் சீட்டின் மதிப்பு ரூ. 1.50 காசு ஆகும்.

(4) இவ்வாண்டில் கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டன :—

வழித்தட எண்.	வழித்தடத்தின் பெயர்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
53D	சென்னை-பூவிருந்தவல்லி (வழி) திருவேற்காடு ...	1
108 C	சென்னை-புதுப்பட்டினம் ...	1
263	கோயம்புத்தூர்-பழனி ...	1
409	சேலம்-ஜேடர்பாளையம் ...	1

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972 மார்ச் 28]

வழித்தட எண்.	வழித்தடத்தின் பெயர்.	பேருந்துகளின். எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
311	திருத்தணி-மார்கம்பட்டி	1
75	தூத்துக்குடி-சிவகிரி	1
129 B	சென்னை-அரும்புலியூர்	1
420	தருமபுரி-திருவண்ணாமலை	1
365	திண்டுக்கல்-குமிழி	2 1
384	தேவாரம்-வேடசாந்தூர்	1
380	மதுரை-தெப்பம்பட்டி	1
382	திண்டுக்கல்-கம்பமேடு	1
381	திண்டுக்கல்-கம்பம்	1
385	கள்ளர்பட்டி-தேவாரம்	1
386	திண்டுக்கல்-சிப்பாளக்கோட்டை	1
95B	சென்னை-திருப்பாலைவனம்	1
101 A	சென்னை-பெண்ணலூர்பேட்டை	1
313	வேடம்பட்டி-பட்டுக்கோட்டை	1
314	வேடம்பட்டி-அதிராமபட்டினம்	1
387	திண்டுக்கல்-நாமக்கல்	1

(5) விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணியில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன :—

(1)	(2)	(3)
512	நாகர்கோவில்-மண்டபம்	1
516 A	சென்னை-திருவண்ணாமலை	1
521	மதுரை-செங்கோட்டை	2
537	சென்னை-திருத்தணி	1

வழித்தட எண்.	வழித்தடத்தின் பெயர்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
565	கோயம்புத்தூர்-திருநெல்வேலி	4
566	கோயம்புத்தூர்-சேலம்	2
567	திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் (வழி) தஞ்சாவூர்	1
568	திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் (வழி) அரியலூர்	1
569	திருச்சிராப்பள்ளி-புதுச்சேரி	2
570	திருச்சிராப்பள்ளி-பொள்ளாச்சி	2
571	திருச்சிராப்பள்ளி-இராமநாதபுரம்	2
572	மதுரை-ராமேஸ்வரம்	2
573	மதுரை-குமிழி	1
574	சென்னை-பழனி	2
575	சென்னை-மண்டபம்	2
576	சென்னை-திருநெல்வேலி	4
555 A	திருச்சிராப்பள்ளி-சேலம்	10

கீழ்க்காணும் தற்போதைய வழித்தடங்களில் போக்கு வரத்துப் பணிகளின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்பட்டது :—

(1)	(2)	(3)
501	மதுரை-சேலம்	6
503	சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி	10
511	திருச்சிராப்பள்ளி-நாகர்கோவில்	12
514	கோயம்புத்தூர்-நாகர்கோவில்	10
530	சென்னை-மதுரை	6
532	மதுரை-நாகர்கோவில்	6

தற்பொழுது 75 வழித்தடங்களில் 201 கடுவிசைப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972 மார்ச் 28]

போக்குவரத்துத்துறையை செவ்விய முறையில் செயல் படுத்தச் செய்யவும் இதன் ஆதாயத்தைப் பெருக்கும் பொருட்டும் ஏற்கனவேயுள்ள நடைமுறைகளைச் சீர்செய்யவும் புதியமுறை களைக் கொண்டுவரவும் இத்துறை இவ்வாண்டில் பல நடவடிக்கை களை மேற்கொண்டது. ஆலோசகர்களாகிய திருவாளர்கள் இப்கான் (Ibcon) நிறுவனத்தின் பரிவுரைகளைப் பின்பற்றி இத்துறையில் பொருள்கள் நிர்வாகம் கணக்கிடும் முறை சீரமைக் கப்பட்டு வருகிறது. இந்த ஆலோசகர்கள் செய்துள்ள பரிவுரை களை முற்றிலும் செயல்படுத்துகையில் பண்டக பொருள்களைக் கொள்முதல் செய்வதையும் அவற்றைப் பயன்படுத்துவதையும் சிறந்தவகையில் மேற்பார்வையிட முடியும். அத்துடன் சாக்கு களும் குறையும். பழுதடைந்து விடும் வண்டிகளை உரியவாறு கவனிக்க பழுது பார்க்கும் இயல் ஊர்திகள் மத்தியநிலையத்துடன் இணைக்கப்பட்ட கம்பியில்லாச் சாதனத்தோடு மாநகரில் ரோந்து சுற்றி அந்தந்த இடங்களில் பழுதடைந்து நிற்கும் வண்டிகளைப் பழுதுபார்க்கிறது. இதனால், பழுதடைந்து நிற்கும் வண்டிகள் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. அதனோடு பயணங்கள் தடைப்படுவதும் அதன் விளைவாக வருவாய் இழப்பு ஏற்படுவதும் தவிர்க்கப்படும். நவீனப் போக்கு வரத்து முறைகளை மேற் கொண்டு வண்டிகளின் பழைய முக்கியப் பாகங்களை மாற்றிவிட்டு அவற்றிற்குப் பதிலாகப் புதிய பாகங்களை அமைக்கும் பணியைத் தொடங்கியுள்ளது. குரோம்பேட்டை, கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் பொறிகளையும் பாகங்களையும் புதுப்பிப்பதற்காக உள்ள வசதிகளை விரிவுபடுத்துவது, பொறிகளைப் புதுப்பிப்பதற் காகத் திருச்சிராப்பள்ளியில் புதிய பிரிவுகளை ஏற்படுத்துவது ஆகியவை, பணிக்களரிகளில் வண்டிகளை நீண்டகாலத்திற்கு நிறுத்திவைப்பதைத் தவிர்ப்பதற்கான திட்டத்தின் பகுதி களாகும். குரோம்பேட்டையிலும், இராணித்தோட்டத்திலும் உள்ள பணிக்களரிகள் தொடர்ந்து இவ்வாண்டிலும் செவ்விய முறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன. இவ்விரு பணிக்களரிகளிலும் 1970-71-ல் இங்கு 300 பேருந்துகள் உருவாக்கப்பட்டிருக்க 1971-72-ல் நாளது தேதிவரையில் 312 வண்டிகள் உருவாக்கப் பட்டிருப்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

22. சென்னை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள் மூன்று முறைமாற்றுகளில் செயல்படுகின்றன. டயர்கள்

புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது. கடந்த ஆண்டிலும் நடப்பு ஆண்டிலும் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு.	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1970–71 ..	25,487
1971–72 (டிசம்பர் வரை) ..	18,390

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், ட்யூபுகளும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

பணியாளர்.

25. 31—12—1971-ம் தேதியின்படி இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்கள் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியாகுமரிப் பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
(அ) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர் ..	347	61	408
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர்.	5,679	1,201	6,880
மொத்தம் ..	6,026	1,262	7,288
(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர் ..	632	108	740
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர்.	8,150	1,702	9,852
மொத்தம் ..	8,782	1,810	10,592

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972 மார்ச் 28]

பணியாளர் நலன்

24. கடந்த ஆண்டுகளைப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையினரால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. ஆய்வு ஆண்டில் தொழிலாளர்-ஆசிரியர்கள் 6 பேருக்கும் அந்தந்தப் பிரிவு அளவில் வகுப்பு பயிற்சி பெறுவோர் 223 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப்படுகின்றது.

பயிற்சி

25. (1) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்பட்டது, இச் சட்டத்தின்கீழ் இந்த ஆண்டு பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது :—

தொழில்.	பயற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை.			
	சென்னைக் கிளை.	அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை இயப்பணிக் களரி	கன்னியாகுமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	19	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர் ..	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திர பணியாளர்.	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர் ..	..	..	1	1
	105	22	23	150

(2) வேலை பழகுவோருக்குக் கீழ்க்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது :—

(1)	சென்னையில். (2)	அரசுப் போக்கு வரத்து மத்தியப் பணிக் களரியில். (3)	கன்னியாகுமரிக் கிளையில். (4)
	(திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூபாய்.)		
(1) பயிற்சியின் முதல் ஆறு மாதத்தின் போது.	70	60	60
(2) பயிற்சியின் அடுத்த ஆறு மாதத்தின் போது.	80	70	70
(3) பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின்போது.	90	80	80

(3) பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக்கொள்ளப் படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழிற் பிரிவில், குறிப்பாக இயந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற்பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத்துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(4) இந்திய அரசின் பயிற்சி திட்டத்தின்கீழ், பொறியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் பணித் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(5) துறையைச்சேர்ந்த பணிக் களரியில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப் படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை நகரப் பணிமனைகளில் 40 பேருக்கும், அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 24 பேருக்கும் ; கன்னியாகுமரி கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சியளித்து வருகிறது

1972 மார்ச் 28]

(6) தொழில் நுட்பத் தகுதிகளைப் பெற்றுள்ளவர்களிடையே நிலவும் வேலையின்மையை நீக்கும் நடவடிக்கையாக, கைவினைப் பணியாளர்கள், பொறியாளர்கள், தகுதிப்பட்டயம் பெற்றவர்கள் ஆகியோருக்கு வேலை பழகுவோர்க்கான பயிற்சியளிக்கும் புதியதோர் திட்டத்தைத் தமிழ்நாடு அரசு கொண்டுவந்துள்ளது. பயிற்சி கால அளவு இரண்டாண்டுகளாகும். அவர்களுக்கு பயிற்சி ஊதியத்தொகை அளிக்கப்படும். பட்டதாரிகளுக்கு திங்களொன்றுக்கு ரூ. 250, பயிற்சி தொகையாக அளிக்கப்படுகிறது.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்

26. (1) ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும், அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரிக்கும் கன்னியாகுமரிப் பிரிவிற்கும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்கு பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இத்துறையுடன் குடும்ப நலத்திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) மற்றும், அபாரத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கும் தீயினாலும், வெள்ளத்தினாலும் பாதிக்கப் பட்ட தொழிலாளர்களுக்கும் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்டது.

(3) முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூபாய் 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு நூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

(4) 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் நியாயவிலைக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. பங்கீட்டுப் பொருள்கள், பங்கீடு முறையின் கீழ் வராத பொருள்களனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப் படுகின்றன. தொழிலாளர் களுக்குக் கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. அரிசி

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY சட்டமன்றப் பேரவை

[1972 மார்ச் 28

வழங்குவதை, மாத ஊதியம் ரூபாய் 300-க்குக் குறைவாகப் பெறுவோருக்கு மட்டும் என்று வரையறுக்குமாறு அரசு உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரசி வழங்கும் திட்டம் 2,239 பணியாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கிறது.

(5) தொழிலாளர்களுக்கு பொருந்தத்தக்க வருகை ஊதியக் கொடை, ஊக்க ஊதியக் கொடை திட்டங்கள் 1970 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் முதல் 1971 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் வரையிலான ஊதியக் கொடை ஆண்டிலும் தொடரப்பட்டது.

ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடை

பேருந்து போக்குவரத்து, தொழில் நுட்ப, சில்லறை நிதி ஊதியப் பணியாளர் (நிர்வாகப் பணியாளர் தவிர) ஆகியோருக்கு திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 7.50 அல்லது ஆண்டு ஒன்றுக்கு பழைய ஊதியவிகிதத்தில் அரைத் திங்கள் அடிப்படை ஊதியம் ஆகியவற்றில் எது அதிகமோ அந்தத் தொகை ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடையாக அளிக்கப்பட்டது.

ஊக்க-ஊதியக் கொடை

ஊக்க—ஊதியச் சட்டத்தின் விதித் துறைகள் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களுக்குப் பொருந்தாது. இருப்பினும், பணியாளர்களின் நிலையை மேம் படுத்தவும், அவர்களுக்குக் கூடுதலான ஊக்கமளிக்கவும், பேணுதல் பணிமனைகளைச் சேர்ந்த பேருந்து போக்குவரத்து, தொழில் நுட்ப பணியாளர்களுக்கு, இக்காரியத்திற்கென்றே அமைக்கப்பட்ட அடிப்படையில், மாற்றியமைக்கப்பட்ட வீதங் களில் பேரளவுத் தொகை ரூ 500 ஆக இருக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு, ஆளொன்றுக்கு ஒரு திங்களுக்கான அடிப்படை ஊதியம் ஊக்க ஊதியக் கொடையாக வழங்கப் பட்டது. பேருந்து போக்கு வரத்துப் பணியாளரைப் பொறுத்த வரையில் 1—10—1970 முதற்கொண்டு சேர்ந்து வந்த ஊதியக் கொடை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக புதிய அடிப்படையில் அமைந்த ஊதியக் கொடைக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது.

1972 மார்ச் 28]

குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரி, நாகர்கோவிலிலுள்ள ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி, சென்னை, நாகர்கோவிலில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளைச் சார்ந்த பணியாளர்களுக்கும் குறைந்த அளவு ஒரு திங்கள் கால சம்பளம் என்ற வரையறைக்குட்பட்டு, உற்பத்தி ஊக்க ஊதியக் கொடை வழங்கப்பட்டது.

பொதுமக்கள் தொடர்புப் பணிகள்

27. (1) இத்துறை பொதுமக்களிடம் நல்ல தொடர்பு வைத்துள்ளது. பொதுமக்களிடமிருந்து வரும் புகார்களும், குறைகளும், உடனடியாகக் கவனிக்கப்பட்டு களையப்படுகின்றன.

(2) இழப்புப் பொருள் பிரிவிற்கு பயணிகளின் 922 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 272 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(3) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 52 செய்திக் குறிப்புக்கள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(4) பயணம் செய்வோரின் நன்மைக்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டில் உள்ள மேற்புறச் சட்டங்களில் முக்கிய குறிப்புகள் எழுதப்பட்டிருகின்றன. இந்த குறிப்புகள் தொலை பேசி அட்டவணைப் புத்தகத்திலும் பிரசுரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(5) பயணம் செயவோரிடம் நல்லுறவை வைத்துக் கொள்வதற்காகவும் இத்துறையப்பற்றிய முன்னேற்றத்தைத் தெரியப்படுத்துவதற்காகவும் இத்துறை அதிகாரிகளும் தொழிலாளர்களும் அனைத்திந்திய வானொலி நிகழ்ச்சிகளிலும், தனியார் துறையும், சங்கங்களும் நடத்துகின்ற பொது நிகழ்ச்சிகளிலும் கலந்து கொண்டனர்.

(6) பேருந்தில் பணி செய்யும் பணியாளர் பயணிகள் இழந்த பொருள்களை நல்லெண்ணத்துடன் கொண்டு வந்து தருவதற்காக இத்துறையில் "நன்னடத்தை பரிசளிப்பு திட்டம்" ஏற்படுத்தப்

பட்டிருக்கிறது. நன்னடத்தை உள்ள பயணித் துணைகளுக்கு (Conductors) பண பரிசளிப்பை சிறு சேமிப்புப் பத்திரமாக பொது நிகழ்ச்சிகளில் தரப்படுகிறது.

(7) குறிப்பிடத்தக்க திறமைகளேயும், பணிகளேயும் வெளிக்காட்டும் தொழிலாளர்களுக்குச் சிறப்புப் பரிசுகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

(8) சுற்றுலாப் பழக்கத்திற்கு ஊக்கமளிக்கும் நோக்கத்தில் இத்துறை சென்னே மாநகர் சுற்றியுள்ள காணவேண்டிய இடங்களுக்குப் பெயரளவுக் கட்டணத்தில் சிறப்புப் பயணங்களே நடத்தி வந்தது.

(9) துறையைச் சார்ந்த குரோம்பேட்டை பணிக்களரி தொழில் பாதுகாப்பு மேம்பாட்டுக்காக பெரும் பங்கு ஆற்றியுள்ளது. முன்னெச்சரிக்கையான, தடுப்பு நடவடிக்கைகளே மேற்கொண்டுள்ளது. இந்த பணிக்களரி, இந்திய அரசின் தேசீயக் காப்புப் பரிசைத் தொடர்ந்து ஆறு ஆண்டுகளாகப் பெற்றுள்ளது. ஊனமுற்ருேர் பலரைப் பணிக்கு அமர்த்திக் கொண்டமைக்காகப் பரிசுகள் பலவற்றையும் இது பெற்றுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்

28. 1955-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 15-ம் நாள் முதல் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிலேயம் செயலாற்றத் தொடங்கியது. அது தன்னுடைய செயல்களேப் படிப்படியாக விரிவாக்கி இன்று அரசின் பல்வேறு துறைகளேச் சேர்ந்த 2,500 வண்டிகள் சிறந்த நிலேயில் இருக்கும் வகையில் அவற்றைக் காத்துப் பேணி வருகிறது. இந்த அமைப்பு மூன்று நிலேகளில் சீரமைக்கப்பட்டு வருகிறது. கூடுதல் பணியாளர்களே நியமனம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்குதல், கருவிகளும் சாதனங்களும் வழங்குதல், மத்தியக் கொள்முதல்—சேமிப்பு பிரிவு ஒன்றை உண்டாக்குதல் ஆகியவற்றிற்குத் தொடர்புள்ள முதல் நிலே முடிந்துவிட்டது.

சென்னே மத்தியப் பணிக்களரிக்காக புதிய கட்டிடம் ஒன்றைக் கட்டுதல், சேலம், மதுரை, தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் பணிக்களரிகளில் மேம்பாடு செய்தல் ஆகியவை

1972 மார்ச் 28]

இரண்டாவது நிலையில் அடங்கும். இப்பணி 1971-72-ல் நிறைவுறு மென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கோயம்புத்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் புதியப் பணிக்களரிகளை அமைப்பது மூன்றாவது நிலைப்பணி ஆகும். அப்பணியை 1972-73-ல் மேற் கொள்ளக் கருதப்பட்டுள்ளது. வேலூர், கடலூர், திருச்சிராப் பள்ளி, காஞ்சிபுரம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் 6 பணி நிலையங்களை ஏற்படுத்த அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. திருநெல் வேலி, கடலூர் ஆகிய இடங்களில் பணி நிலையங்கள் 1971 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு-செப்டம்பரில் செயல்படத் தொடங்கின.

அமைச்சர்கள் கார்களையும் தலைமைச் செயலகம், மாநில விருந்தினர் மாளிகை இவற்றைச் சேர்ந்த கார்களைப் பழுது பார்க்க, கார் பழுதுபார்க்கும் பிரிவு ஒன்று 1968-ல் அமைக்கப் பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்கள், தலைமைச் செயலக ஊர்திகள் ஆகியவற்றில் ஏற்படக்கூடிய சிறு பழுதுகளைச் செப்பனிடவும் பேணவும் சென்னை புனிதர் ஜார்ஜ் கோட்டையில் தலைமைச் செயலகத்துக்கு அருகில் ஒரு பணி நிலையம் நிறுவப்பட்டுள்ளது.

இணைப்பு 5

[................ பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.]

1971-72-ல் போக்குவரத்துக் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை

நாட்டிற்குள், போக்குவரத்திற்கான முக்கிய வழிகளில் ஒன்று சாலைப் போக்கு வரத்து ஏற்பாடாகும். இது சமூக-பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிக இன்றியமையாததாகும். நகர்ப் பகுதிகளிலும் கிராமப் பகுதிகளிலும் நாளுக்கு நாள் வளர்ந்து வரும் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் ஏற்ப சாலைப் போக்குவரத்துத் தொழிலும் முன்னேறிவருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் இயங்குதிறனை மேம்படுத்தவும், அது பொது மக்களுக்கு ஆற்றும் பணியைப் பெருக்கவும் சீரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 1971-72-ல் வண்டிப் போக்கு வரத்து ஒருசீராக வளர்ந்து வந்துள்ளதைக் கீழ்க்கண்ட விவர

அறிக்கை தொளிவாகக் காட்டுகிறது.—

கீழ்க் காணும் நாள் வரை.	பயணிப் பேருந்துகள்.	
	தனியார்	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்து துறை.
(1)	(2)	(3)
31–12–1969	5,778	2,014
31–12–1970	5,953	2,063
31–12–1971	6,095	2,897

சரக்கு வண்டிகள்.				
வாடகை லாரிகள்.	தனியார் லாரிகள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	ஏனைய போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12,445	3,051	9,912	1,789	34,989
13,151	2,904	10,892	2,156	37,119
14,468	2,923	11,313	2,958	40,654

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும், அவற்றின்கீழ்ச் செய்யப் பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணியாகும்:—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார்.

1972 மார்ச் 28]

இவர் அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இரு போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களும், இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் உள்ளனர். மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். அவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இவ்வலுவலர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு செயலாளர்களுமாவர். சென்னை மாநகரில் காவல்துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்குக் காவல்துறை (போக்குவரத்து—உரிமம் வழங்கல்) துணைக் கமிஷனர் செயலாளராக உள்ளார். போக்குவரத்து உதவி ஆணையாளர் கூட்டுச் செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில், செயலாளரும் கூட்டுச் செயலாளரும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றுகிறார்கள். தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரி விதிப்பு) சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரி வசூலிப்பை முனைப்பாக்குவதில் காவல்துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், 1939-ஆம் ஆண்டு மேட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், போக்குவரத்துத் துறை உதவி ஆணையாளர் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரிகிறார்.

1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்கள்.

1969-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் திருத்தச் சட்டம் (மத்திய சட்டம்) 1970-ல் செயலுக்கு வந்தது. இச்சட்டம் இயற்றப்பட்டதன் விளைவாக, ஒரு நபர் தலைமையிலான போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், ஒரு நபர் தலைமையிலான வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஆகியவற்றின் அமைப்பையும், அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் நீதி மன்றங்கள் இரண்டின் தற்போதைய செயல் முறையையும் இம்மாநில அரசு மாற்ற வேண்டி வந்தது. ஆனால், முன்பிருந்த நிலையே மாநிலத்துக்குப் பயனளிப்பதாயிருந்தது. ஆகவே, அந்த நிலையிலேயே மேற்படி அதிகார மன்றங்களைத் தொடர்ந்து நீடித்து

[1972 மார்ச் 28

வர அரசு விரும்பியது. அதன்படி, இதற்கென 1971-ல் மாநிலச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டு 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 44 (2), 64 (2) பிரிவுகள் தகுந்தவாறு திருத்தப்பட்டன. இதனால், புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதிலும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலாகப் பேருந்துகள் விடுவதிலும் உள்ள நெருக்கடியை நீக்க ஏதுவாகும். இம் மாநிலத்திற்குத் தமிழ்நாடு என்று பெயர் மாற்றியிருப்பதைக் குறிக்கும் வகையில் **TM.TN**, வரிசைகளிலான புதிய பதிவுக் குறியீடுகள் தமிழ்ப் புத்தாண்டு நாளான 14—4—1971 முதல் பயன்படுத்தப்பட்டன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

பேருந்து போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்க்காணும் வழிகளில் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றது :—

(1) புதிய பேருந்து வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக இருக்கைகள் அதிகமுள்ள பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துதல். 31-12-1970, 31-12-1971 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.—

31—12—1970 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை —8,016.

31—12—1971 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை —8,992.

பேருந்து உரிமங்கள் வழங்குவதில் மாற்றங்கள் செய்வதனால் மட்டும் பொதுமக்களின் தேவைகளைச் சரிகட்ட முடியாது; அதே சமயத்தில் ஆண்டுத் திட்ட இலக்காகிய 10 சதவித உயர்வினை இயன்றவரை எய்தவும் வேண்டும். ஆகவே, பயணிகளின் பயனுக்காகப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குப் புதிய அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவதில் தாராளமானக் கொள்கையைப் பின்பற்றுமாறு

1972 மார்ச் 28]

எல்லா வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுக்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஏகபோக உரிமையைத் தடுக்கவும், புதிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் குறைந்த பேருந்துகளை உடைய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் வாய்ப்பளிக்கவும், பேருந்துகள் அதிகமாக வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் சிலரிடம் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் குவிந்திருப்பதைத் தவிர்க்கவும், பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளின் பேரளவு எண்ணிக்கையை வரையறுத்து சட்டம் ஒன்றை அரசு இயற்றியது. இச் சட்டத்தின்படி, பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் 10 (பத்து) அனுமதிச் சீட்டுகளே வைத்துக் கொள்ளலாம். இதற்கு மேற்பட்டு வைத்திருக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகளை, அவற்றை வழங்கிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்திடமே ஒப்படைத்து விட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளருக்கு நன்மை பயக்கக் கூடியதாயிருக்கிற வழித்தடங்கள் குறித்த அனுமதிச் சீட்டுகளை அவர்கள் தங்களிடமே வைத்துக் கொண்டு ஏனையவற்றைத் திருப்பிக் கொடுக்க அவர்களுக்கு விருப்ப உரிமை அளிக்கப்பட்டது. எனினும், இச்சட்டத்தின் செல்திறனை எதிர்த்து உயர் நீதி மன்றத்தில் சிலர் ரிட் மனுக்களைப் பதிவு செய்தனர். இவற்றை விசாரித்துத் தீர்ப்பளிக்கும் வரை, இச்சட்டத்தின் விதித்துறைகளின்கீழ் மேற்கொண்டும் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு உயர்நீதி மன்றம் தடை விதித்துள்ளது. எனவே, பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் மீது உச்ச வரம்பு விதித்துக் கொண்டு வரப்பட்ட இச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளை முற்றிலும் செயல்படுத்த முடியவில்லை. ரிட் மனுக்கள் குறித்து விரைவில் தீர்ப்பளிக்கப்படுமென்றும், பேருந்து உரிமையாளர்கள் திருப்பிக் கொடுக்கும் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் பெற்றுக் கொண்டு ஏனையோருக்கு பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளின் உடைமை குறித்து உச்ச வரம்பு விதிக்கும் சிறப்பான இந்த நடவடிக்கையை மேற்கொண்ட பெருமை நாட்டிலேயே தமிழ்நாடு அரசுக்கு மட்டுமே உரியதாகும். பேருந்து உரிமையாளர்கள் சுமார் 50 பேர் இந்த உச்ச வரம்புச் சட்டத்தின்கீழ் வருவர். இதனால் சுமார் 431 பயணிப்

பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் கிடைக்கும். குறைந்த பேருந்து களை வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும், புதிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் இவை வழங்கப்படும்.

இதுவரை மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்து வழித்தடங் களில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொருத்த மட்டில், அனுமதிச் சீட்டு கள் வழங்குதல், அவற்றைப் புதுப்பித்தல் பணியை அந்தந்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் கவனித்து வந்தன. ஆயினும், அலுவல்களை விரைவாகச் செய்து முடிக்கவும், ஒருமுகமான நடைமுறையைப் பின்பற்றவும், மாநிலங்களுக் கிடையேயான வழித்தடங்களில் பேருந்து விடுவது குறித்து அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் கவனிக்கும் என்று அரசு கட்டளையிட்டுள்ளது.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்த பேருந்து வழித்தடங் களுக்குப் பொருந்தும்.—

(1) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி, விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங் கள்;

(2) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக் கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடி முடிவடையும்போது (மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) இந்த வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படு

1972 மார்ச் 28]

கின்றன. இக் கொள்கை செவ்வையாகவும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித் துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

ஐம்பதும் அதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து வழித்தட அனுமதிச் சீட்டுகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து நிறுவனங்கள் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டன. இது 1971-ஆம் ஆண்டில் சாலைப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் மேற்கொண்ட இன்றியமையாத நடவடிக்கையாகும்.

இந்த கொள்கை முடிவை யொட்டி, தமிழ் நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் 4—12—1971-ல் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவைப் பெற்றது. இச் சட்டத்தின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளை நிர் வகிக்க பொதுக் (பொறுப்பு வரையறுக்கப்பட்ட) கம்பெனிகள் மூன்று தனியே அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர, சென்னை மாநகரின் பெரும் பகுதியிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்காக பொதுக் (பொறுப்பு வரையறுக் கப்பட்ட) கம்பெனி ஒன்று தனியாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பேருந்துகள் முன்னர் அரசு போக்குவரத்துத் துறையினால் இயக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த நான்கு கம்பெனிகளும் ஏற்கெனவே செயல்படத் தொடங்கியுள்ளன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்து விரிவான ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் வைக்கப்படும்.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்து வரும் வர்த்தகத்திற்கும், வாணிபத்திற்கும் ஏற்ப வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வாடகை லாரி களுக்கும், தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன், முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில், அவற்றிற்கு தற்கா லிகமாக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. 1-1-1971 முதல் 31-12-1971 வரையுள்ள கால அளவில் 1,336 சரக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன. தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டி போக்குவரத்துத் தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும்

நோக்குடன் இம் மாநிலத்தில் உள்ள லாரிகளுக்கு பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டுகள் (Composite Permits) வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கேரளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் மேலொப்பம் இல்லாமலேயே செல்திறன் உள்ளவையாகும்.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

வாடகை கார்களுக்கும், சுற்றுலா வாடகை கார்களுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும் பொருட்டு, புதிய அம்பாசடர் கார்களுக்கும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட கார்களுக்கும் 'சுற்றுலா வாடகை காருக்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகள்' (Tourist taxi permits) அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரியால் மட்டுமே வழங்கப்படுகின்றன. 1970, டிசம்பர் 31-ஆம் நாள் அன்றுள்ளபடியும், 1971, டிசம்பர் 31-ஆம் நாள் அன்றுள்ள படியும், ஒப்பந்த வண்டிகளுக்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகளையுடைய வண்டிகளின் எண்ணிக்கை கீழே உள்ள விவர அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளது:—

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

	வாடகைக் கார்கள்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	தனிப்பட்ட இரவசதிப் பேருந்துகள்.	இறப்பு வசதிப் பேருந்து கள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1970, டிசம்பர் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளபடி.	8,022	686	1,890	267	27
1971, டிசம்பர் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளபடி.	7,980	963	2,138	204	28

1972 மார்ச் 28]

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

(1) சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த பொருள்கள் பற்றி அரசுக்கு ஆலோசனை கூற, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பேருந்து போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட, "அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு" ஒன்று உள்ளது. இக்குழு மாற்றி அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) மாவட்ட அளவில், சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்பானவற்றில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசுக்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும், போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் கவனிப்பதற்காகத் "தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு" என்னும் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் "மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு" ஒன்று உள்ளது. சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பற்பல சாலைப் பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு நிறுவனங்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு மாநகரச் சாலைகள் மேம்பாட்டு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகர் விரிவுப் பகுதி சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்றும் செயல்பட்டு வருகிறது.

1971-ஆம் ஆண்டில், சென்னை மாநகர் விரிவுப் பகுதி சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் கூட்டம் ஒன்றும், தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போககுவரத்துத் திட்டக்குழுவின் கூட்டம் ஒன்றுமாக இரண்டு கூட்டங்கள் நடைபெற்றன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1972 மார்ச் 23

வரி விதிப்பு.

இந்திய அரசினுல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பாதுகாப்பு முயற்சிகளுக்கு உதவும் வகையில் கூடுதல் நிதி வாயில்களைத் திரட்டவும், இம்மாநிலத்தின் வளர்ச்சி வேகத்தைப் பேணி வரவும், 1—1—1972 முதற்கொண்டு, ஸ்கூட்டர்கள், மோட்டார் சைக்கிள் கள், மோட்டார் கார்கள் மீதான வரி 10 சதவிதம் உயர்த்தப் பட்டுள்ளது. தனிப்பட்ட சீர் வசதிகளைக் கொண்டுள்ள ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் (Omni buses) பொறுத்தவரையில், 1—1—1971 முதல் வரி விதம் காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 100-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

கட்டணங்கள்.

1—10—1971 முதற்கொண்டு, பேருந்துக் கட்டணம் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 3 காசு என்ற ஒரே சீரான விதத்தில் திருத்தி யமைக்கப்பட்டது. தொடர்புள்ள அனைவரின் வசதிக்காகவும், பயணுக்காகவும் கட்டணம் அடுத்து உயர்வான 5 காசின் மடங்கிற்கு முழுமைப்படுத்தப்பட்டது. இயக்குதல் முதலிய வற்றின் செலவு உயர்ந்துள்ளதை முன்னிட்டு, சிறு வாடகைக் கார்கள், நடுத்தர வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகிய வற்றின் கட்டணத்தில் 25 சதவித உயர்வுக்கு 13—6—1971 முதற் கொண்டு அனுமதிக்கப்பட்டது. அதன் மூலம் இந்த வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்துப் பணியைச் சிக்கனமான முறையில் நடத்தவும், பயணஞ்செய்யும் பொதுமக்கள் பெரு மளவுக்குப் பயனடையும் விதத்தில் அவர்கள் வண்டிகளை இயக்கவும் வசதி செய்யப்பட்டது.

வருவாய்.

1971-72-ல் கட்டணவீதங்களில் உயர்வு எதுமில்லை. தமிழ் நாடு 1931-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத் தின்கீழ் 1—4—1971 முதற்கொணடு 30—11—1971 வரை ரூ. 11.80 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டத்தின் கீழ் 30—11—1971 முடிய ரூ. 2.97 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. கட்டணங்கள் முதலியவற்றைப் பொறுத்த வரையில், 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்

1972 மார்ச் 28]

கீழ் ரூ. 1.62 கோடி வருவாய் கிடைத்தது 1970-71-ல் ரூ 21,83 கோடி வருவாய் கிடைத்திருக்க, 1971-72-ல் ரூ. 22.80 கோடி மொத்த வருவாய் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பொது.

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரே சீரான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
28 JUL 1972
MADRAS

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
28 JUL 1972
MADRAS

தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை

புதன்கிழமை, 1972 மார்ச் 29.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. கே. ஏ. மதியழகன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

வெள்ளிக் குறியிட்ட வினாக்கள்.

Katcha Thivu

***764** *Q.*—THIRU N. K. PALANISWAMY: Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state whether the Government received any communication from the Centre regarding the resolving of the dispute between our Country and Ceylon on the possession of Katcha Thivu near Tamil Nadu ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இத் தகராறைத் தீர்ப்பது குறித்து இந்திய அரசிடமிருந்து இறுதியான முடிவு ஏதும் பெறப்படவில்லை. இது இன்னும் இந்திய அரசின் நாட்டத்தில் இருந்து வருகிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : தலைவர் அவர்களே, கச்சத் தீவு நம் நாட்டுக்குச் சொந்தம் என்பதற்கான ஆதாரங்களைத் திரட்டி இந்தச் சர்க்கார் மத்திய சர்க்காருக்கு அனுப்பியதா ? அப்படி யென்றால், கச்சத் தீவு இலங்கை தேசத்தைச் சேர்ந்தது என்று அவர்கள் சொல்வதற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, ஆதாரங்கள் எல்லாம் நிறைய இருக்கின்றன. இவைகளை யெல்லாம் ஆய்வு செய்வதற்கு ஒரு குழுவை அனுப்புவதாக மத்திய அரசு தெரிவித்திருக்கிறது. அது வரையில் இதுபற்றி முரண்பாடான எந்தக் கருத்துக்களும் ஒருவருக்கொருவர் பரிமாறிக் கொண்டிருக்கக் கூடாது என்ற அறிவிப்பையும் மத்திய அரசு ஏற்கனவே பிறப்பித்திருக்கிறது.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஆதாரங்கள் நிறைய இருக்கின்றன என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இராமநாதபுரம் இராஜாக்க ளெல்லாம் அங்கே ஆண்டதாக வரலாறே இருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது, சமீபத்தில் இலங்கை அரசு அங்கே " ஆர்மி " போன்றவைகளை நிறுத்தி நம்முடைய போக்குவரத்தைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்திருப்பதாகப் பத்திரிகைகளில் செய்தி வந்திருந்ததே அதைப்பற்றி மத்திய அரசுக்கு நம்முடைய அரசு சுட்டிக் காட்டி, கச்சத் தீவை நம்முடைய நாட்டுக்கு மீட்டுக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எல்லா விவரங்களும் மத்திய அரசுக்கு சென்று கொண்டுதான் இருக்கின்றன. இதில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய முழுப் பொறுப்பும் மத்திய அரசைச் சேர்ந்ததாக இருக்கிறது. நாம் கச்சத் தீவைக் குறித்த நியாயமான விவகாரங்களை மத்திய அரசிக்குத் தெரிவ்வித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. கே.டி. கே. தங்கமணி : இம்மாதிரி இந்தியாவுக்கு ஒட்டியிருக்கக் கூடிய சில தீவுகளுக்கு—குறிப்பாக மாலத் தீவுக்குப் பிரதிநிதி நாடாளு மன்றத்தில் இருக்கிறரே—அம்மாதிரி கச்சத் தீவிலிருந்தும் ஒரு பிரதிநிதி தேர்ந்தெடுத்து அனுப்பப்படுவதற்கு அது இந்தியாவோடு இணைந்தால் ஓரளவு உதவியாக இருக்கும் அல்லவா? இந்தச் சிபார்சை மத்திய அரசுக்குச் செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இப்படிப்பட்ட சிபார்சுகளை மாநில அரசிலிருந்து மத்திய அரசுக்குச் செய்ய வேண்டும். டெல்லியில் நாடாளு மன்றத்தில் இருக்கக் கூடிய தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் இது பற்றி நினைவுபடுத்துவார்களானால் மத்திய அரசு அதை மேலும் கவனிப்ப தற்கு ஏதுவாக இருக்கக் கூடும். மாநில அரசைப் பொறுத்தவரையிலும், தன்னுடைய கடமையைச் செவ்வனே செய்து கொண்டுதான் இருக்கிறது, இந்தத் தீவைப் பொறுத்த அளவில்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அங்கே "பாபுலேஷன்" இருக்கிறதா? Do people live there ?

திரு. கே.டி.கே. தங்கமணி : கச்சத் தீவில் இரண்டு கோவில்கள் இருக்கின்றன. அவற்றைப் பராமரிப்பதற்குக் கொஞ்சம் பேர் இருக்கிறார் கள். அதற்கென்று நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் சேர்க்கப்படலாம் என்ற நிலை ஏற்பட்டால் அங்கு பலர் குடியேற வழியிருக்கும். மாலத் தீவில் கொஞ்சம் பேர் இருந்தாலும்கூட அது ஒரு தொகுதியாகப் பிரிக்கப்பட்டு முஸ்லிம் மெம்பர் ஒருவர் எப்போதுமே அங்கிருந்து நாடாளுமன்றத்திற்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுக் கொண்டே இருக்கிறார்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : கச்சத் தீவில் கனி வளமோ மண் வளமோ இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியிருக்க இதற்கு அதிக உரிமையை இலங்கை அரசு கொண்டாட யாது காரணம் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எதுவுமே இல்லாத வறண்ட நில மாக இருந்தாலுங்கூட எந்த நாடும் அது தன்னுடைய நிலம் என்று நியாயமாகவோ நியாயம் இல்லாமலோ வளங்களைப்பற்றிக் கவலைப்படாமல் இடத்தைப்பற்றிக் கவலைப்படுவதுதான் தொன்றுதொட்டு இருந்து வருகிற வழக்கமாகும்.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : கச்சத் தீவு இந்தியாவோடு சேர்ந்துவிட்டால் அது கடைசியில் இலங்கைக்கு ஆபத்து என்று கருதுகிற காரணத்தினால், இதற்குத் தகராறை உருவாக்கும் சூழ்நிலை இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இலங்கைக்கு ஆபத்து என்று கூறுவதோ அல்லது ஆபத்து உருவாக்கப்படும் என்று கருதுவதோ சரி யல்ல. கச்சத் தீவுபற்றிய பிரச்சினையில் இலங்கை அரசுக்கும் இந்திய அரசுக்கும் இடையே முரண்பாடான கருத்துக்கள் உருவாகும் வகையில் கேள்வி அமைந்துவிடக் கூடாது. கச்சத் தீவுப் பிரச்சினை, இந்திய அரசு தலையிட்டு சுமுகமாகத் தீர்க்கப்பட வேண்டிய ஒரு பிரச்சினையாகும்.